VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
**(nr 250)**
z dnia 25 czerwca 2014 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 250)

25 czerwca 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na posiedzeniu zwołanym w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu – na pisemny wniosek grupy posłów, przekazany do Komisji w dniu 30 maja 2014 r. – pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– „Informację Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat zawartej umowy na zakup taboru kolejowego – Pendolino".**

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Klepacki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Leszek Korczak** doradca w Najwyższej Izbie Kontroli, **Jakub Karnowski** prezes Zarządu PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Remigiusz Paszkiewicz** prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami, **Marcin Celejewski** prezes Zarządu PKP Intercity S.A. wraz ze współpracownikami, **Henryk Grymel** przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność", **Maria Sędek** przewodnicząca sekcji zawodowej NSZZ „Solidarność" w PKP Intercity S.A., **Adrian Furgalski** wiceprezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. oraz **Marcel Klinowski** członek Komitetu Sterującego Stowarzyszenia „Republikanie".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dzień dobry, pozwólcie państwo, że rozpoczniemy posiedzenie Sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam przybyłych państwa, panie i panów posłów. Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje „Informację Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat zawartej umowy na zakup taboru kolejowego – Pendolino". Pragnę nadmienić, że posiedzenie zostało zwołane na wniosek grupy posłów Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość. Posłami upoważnionymi do reprezentowania wnioskodawców są panowie posłowie Jerzy Polaczek i Krzysztof Tchórzewski. Myślę, że wszyscy państwo dostaliście wniosek na piśmie. Pragnę poinformować Wysoką Komisję, że mam upoważnienie pana posła Krzysztofa Tchórzewskiego do przedstawienia jego części wniosku przez pana posła Andrzeja Adamczyka.

Resort infrastruktury i rozwoju reprezentowany jest przez podsekretarza stanu, pana Zbigniewa Klepackiego, którego serdecznie witam wraz z zespołem współpracowników. Witam także panów prezesów: PKP S.A. – pana Jakuba Karnowskiego, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – pana Remigiusza Paszkiewicza, PKP Intercity S.A. – pana Marcina Celejewskiego. Witam szefa Urzędu Transportu Kolejowego – pana Krzysztofa Dyla. Witam także szefostwo centrali związkowej „Solidarność" w osobach pana Henryka Grymela i pani Marii Sędek. Witam także innych przedstawicieli strony społecznej. Witam wszystkich państwa.

Pytanie do państwa posłów, czy są uwagi do zaproponowanego porządku? Nie słyszę, stwierdzam, że przyjęliśmy porządek. Przystępujemy do jego realizacji. Oddaję głos. Bardzo proszę, pierwszą część wniosku będzie uzasadniał pan poseł Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę, oddaję panu głos, panie przewodniczący.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, panowie prezesi, szanowni państwo, ustaliłem z panem przewodniczącym i bardzo proszę,

aby dalszą część uzasadnienia wygłosił również pan poseł Jerzy Polaczek, bo takie było uzgodnienie pomiędzy panem posłem Polaczkiem i panem posłem Krzysztofem Tchórzewskim.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Tak będzie, bardzo proszę.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Od wielu tygodni pojawiają się informacje, które poddają w wątpliwość termin i skuteczność realizacji kontraktu na zakup pociągu zwanego potocznie Pendolino – wahadełko. Otóż, takie informacje coraz częściej zaczęły pojawiać się w kwietniu i w pierwszej połowie maja. Ostatecznie wicepremier Janusz Piechociński w jednej z rozgłośni radiowych, dokładnie w RMF FM, w dniu 16 maja stwierdził oto, że kontrakt na Pendolino może zostać zerwany. Pomimo tych komunikatów i informacji resort infrastruktury i Grupa PKP S.A. bagatelizują problem. Wydaje się, że problemu praktycznie nie ma bacząc na reakcję rządu. Premier Piechociński, który zajmował się sprawami polskiej infrastruktury pracując w Komisji Infrastruktury przez ostatnie 6 lat, odniósł się do problemu, natomiast nie odnosi się kompletnie minister, pani premier Bieńkowska, która konstytucyjnie zobowiązana jest dbać o całą przestrzeń polskiej infrastruktury, a w tym m.in. o sprawną realizację kontraktu.

Wobec powyższego, postanowiliśmy wystąpić do przewodniczącego Komisji, aby zwołał w trybie art. 152 nadzwyczajne posiedzenie Komisji. Na tym posiedzeniu, jak piszemy w uzasadnieniu wniosku, oczekujemy w szczególności dokładnych informacji dotyczących stanu przygotowania PKP Intercity do eksploatacji zakupionych pociągów począwszy od 14 grudnia 2014 r., kiedy to wchodzi nowy rozkład jazdy, w którym to zgodnie z deklaracjami i zapewnieniami zamawiających, tak poprzedniego ministra transportu, jak i przypomnę również obecnej szefowej resortu, pociągi Pendolino powinny wyjechać na tory.

Jesteśmy również zainteresowani i będziemy domagali się w dniu dzisiejszym szczegółowych informacji dotyczących wymagań postawionych przed wykonawcą przez zamawiającego, stanu realizacji tychże zobowiązań przez wykonawcę oraz decyzji zamawiającego chociażby w sprawie wpłaty pierwszej raty należności w kwocie kilkuset milionów złotych. O tym będziemy mówili tutaj szczegółowo. Oczekujemy również szczegółowej i jasnej informacji dotyczącej homologacji tegoż pociągu w polskiej przestrzeni transportu kolejowego.

Oczekujemy również od ministra infrastruktury i rozwoju, co zawarliśmy w uzasadnieniu wniosku, przedstawienia planu finansowego projektu do 2024 r. Pragniemy usłyszeć odpowiedź dotyczącą źródeł finansowania projektu, planowanych kosztów eksploatacji, planowanych wpływów z eksploatacji pociągów, planowanego okres zwrotu poniesionych nakładów, w tym prognozy dotyczącej strumienia pasażerów w poszczególnych latach, ale oczekujemy również, że usłyszymy dzisiaj odpowiedź jaka będzie cena biletów.

Dane finansowe wynikające z analiz i symulacji są tym bardziej ważne, że możemy dzisiaj założyć, iż kontrakt nie będzie zrealizowany w terminie. Tego wykluczyć nie możemy, a słowa wicepremiera są uzasadnioną przesłanką, ażeby można było stawiać taką oto tezę. Oczekujemy również od zamawiającego podania dokładnych danych analiz finansowych dotyczących spłacalności zakupu Pendolino w części, do której zobowiązana jest spółka Intercity.

I pytanie oto takie, które też pojawiło się we wniosku i również oczekujemy jasnej i jednoznacznej odpowiedzi w tej materii – czy wszystkie problemy natury technicznej, opóźniający się kontrakt, nawarstwienie problemów wynikających ze spłaty koniecznych kredytów nie doprowadzą do bankructwa zamawiającego, czyli PKP Intercity? Bo takiej tezy, z punktu widzenia ekonomii, również wykluczyć nie można. Bardzo proszę pana posła Jerzego Polaczka, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu. Bardzo proszę, oddaję głos panu posłowi Jerzemu Polaczkowi. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Panowie ministrowie, panowie prezesi, panie i panowie posłowie, kontynuując wypowiedź pana przewodniczącego Adamczyka, po pierwsze, myślę, że sytuacja jest nadzwyczajna. Problemy z realizacją umowy pomiędzy PKP a firmą Alstom na dostawę pociągów Pendolino, kontraktu łącznie na ponad 2,5 mld zł, mogą zakończyć się potężną stratą i katastrofą wizerunkową sektora kolejowego w Polsce, dalszą utratą pasażerów i gwałtownym pogorszeniem się kondycji finansowej flagowego przewoźnika, jakim jest PKP Intercity, nie wykluczając potencjalnie najgorszego scenariusza i mam nadzieję, że tego rząd również chce uniknąć.

Tak na marginesie można powiedzieć, iż nieoficjalnie wyniki, jeśli chodzi o odpływ pasażerów PKP Intercity w roku bieżącym w stosunku do ubiegłego są dramatyczne. Według nieoficjalnych informacji, nie wiem na ile miarodajnych, w maju było -22% względem ubiegłego roku. Ilustracją tego, co dzieje się w sektorze kolejowym, przepraszam za wtrącenie, jest informacja z dzisiejszego dodatku „Gazety Wyborczej" w Katowicach, gdzie wyremontowany środkami PKP PLK (i bardzo dobrze) dworzec w Bytomiu nie ma kas ani toalet. Jest to symbol odpływu pasażerów i podstawa do pytania o racjonalność wydatkowania środków.

Mamy dzisiaj w połowie 2014 r. pociąg Pendolino, który nie ma po prostu gdzie jeździć i wszyscy się temu dziwią. Przypomnę, że realizacja dostawy nowej generacji taboru odbywała się w kontekście zakończenia modernizacji w latach 2010-2013 linii kolejowych, choćby E-65 Warszawa – Gdynia i Centralnej Magistrali Kolejowej. Mało tego, przypomnę, iż np. celem modernizacji odcinka CMK Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie w latach 2010-2013 było dostosowanie go do parametrów dużych prędkości, tj. do 200 km/h, dla taboru konwencjonalnego i 250 km/h potencjalnie dla taboru z wychylnym pudłem oraz do uwarunkowań, które wynikają również z konieczności dostosowania infrastruktury do wymogów europejskich. Mało tego, zmiana standardów eksploatacyjnych, które w przyszłości miały doprowadzić choćby do podniesienia prędkości na odcinku do 300 km/h, na co zarządca infrastruktury uzyskał zgodę ministra już w 2008 r.

Tytułem ilustracji tego, co cytuję, jest materiał PLK z listopada 2010 r. „Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa" z tymi parametrami czy też opis działań choćby na odcinku Warszawa – Gdynia. Przypomnę, że w danych z 2010 r. czasy przejazdu, które były przecież publicznie prezentowane przez przedstawicieli rządu i Grupy PKP dla pociągów zespolonych, były następujące: Warszawa – Gdańsk, 2 godz. 45 min., 328 km; Warszawa – Kraków, 2 godz. 10 min., 292 km; Warszawa – Katowice, 2 godz., 298 km; Gdańsk – Kraków: 4 godz. 55 min., 620 km i Gdańsk-Katowice , 4 godz. 45 min. Oficjalnie prezentowana była również informacja, iż najtańszy w kalkulacji bilet na Pendolino to ok. 49 zł. Przypomnę po raz kolejny, iż wszystkie harmonogramy, finansowanie przyjętych projektów, czyli modernizacji linii kolejowych należących do PKP PLK oraz projekt zakupu nowego taboru dla PKP Intercity były analizowane i zatwierdzane w porozumieniu z ministrem infrastruktury. Działał przecież specjalny zespół pod kierunkiem szefa doradców premiera, pana ministra Michała Boniego.

Gdybym odwołał się do warunków przetargu ogłoszonego przez PKP Intercity w październiku 2008 r. i ostatecznej wersji Specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ) z grudnia 2009 r., to mógłbym stwierdzić, iż zawierały one założenia dostawy 8 pociągów wybranych w wyniku postępowania do końca października 2012 r., a pozostałych 12 do końca następnego roku, czyli 2013 r. Na marginesie dodam, iż według końcowej umowy w sprawie Pendolino, która została podpisana w maju 2011 r., wchodziła ona w życie nie z chwilą jej podpisania, ale dopiero wtedy, kiedy PKP Intercity dostarczy wykonawcy oświadczenie, że ma środki na sfinansowanie umowy, a po drugie, kiedy wykonawca dostanie zaliczkę na poczet wynagrodzenia. Fakt ten również opóźnił wejście w życie umowy o kolejne kilka miesięcy, co spowodowało, iż tabor realnie będzie dostarczony w 2014 r. W stosunku do pierwotnych założeń była to już różnica prawie dwa lat.

Dzisiaj, w czerwcu 2014 r., mamy taką sytuację, iż szybkie pociągi Pendolino, które przeznaczone są w Polsce do prędkości 220-250 km/h przy założeniu, że mamy zmodernizowaną całą linię Gdynia – Warszawa – Katowice – Kraków, będą potencjalnie jeździły

przez najbliższe 7-12 lat z prędkością nie większą niż 200 km/h i to tylko na fragmentach linii E-65, a na pozostałych magistralnych z prędkością tradycyjnego ekspresu 160 km/h, jaką w Polsce znamy przecież od kilkudziesięciu lat. Przypomnę tutaj wszystkim państwu, iż kierując się dobrem publicznym zwołujemy to posiedzenie nadzwyczajne w wyjątkowej sytuacji, w jakiej znalazła się firma i ministerstwo. Podkreślę raz jeszcze, że, według regulacji unijnych, kolej konwencjonalną mamy do 190 km/h, a powyżej wszystkie pociągi klasyfikowane są jako pociągi wielkiej prędkości. Różnica czasowa prędkości maksymalnej, np. pomiędzy 200 a 190 km/h, na teoretycznym odcinku 200 km CMK, to jest 3 minuty, a przy różnicy pomiędzy 160 km/h, czyli prędkości tradycyjnego ekspresu, a prędkością 200 km/h na takim odcinku jest to szacunkowo ok. 10-12 minut.

Aktualna sytuacja zamkniętego na klucz Pendolino, które jest przecież w Grochowie, to również, w naszej ocenie, wynik tolerowania braku odpowiedzialności we wdrażaniu w Polsce przepisów i dyrektyw w zakresie kolejnictwa. Przecież podstawowa dyrektywa Parlamentu Europejskiego w zakresie interoperacyjności wprowadzona została do polskiego prawodawstwa półtora roku po terminie transpozycji. Zresztą o tym także sygnalizowała w 2011 r. opozycja, Klub Parlamentarny PiS. Również do dzisiaj, do czerwca 2014 r. nie mamy kompletu rozporządzeń ministra transportu, co przecież dla wszystkich uczestników postępowania powoduje chaos w zakresie dopuszczenia do eksploatacji nie tylko nowego taboru Pendolino, ale również samej infrastruktury kolejowej. Dla ilustracji, żeby zawrzeć się w jednym zdaniu, bo myślę, że stan infrastruktury to integralny element tej dyskusji – ponad rok temu wspominałem tutaj o decyzji Prezesa UTK z początku 2013 r., w której przyznał odstępstwo od warunków technicznych interoperacyjności na wszystkie 65 projektów kolejowych. Skutkiem tego jest pewna praktyka i dotarłem do takiego dokumentu, w którym zarządca infrastruktury, PLK, występuję do jednego z wykonawców. Chodzi o odcinek Opole – Wrocław na trasie Legnica – Wrocław – Opole, jest to korespondencja z lutego 2013 r., w której informuje go, że wydane zostało odstępstwo i prosi o stanowisko wykonawcy w sprawie konieczności uzyskania certyfikatu weryfikacji podsystemu „infrastruktura" i „energia". Przecież to jest Monty Python do kwadratu, kiedy zarządca infrastruktury pyta się wykonawcy o stanowisko w świetle zastosowania odstępstw i korelacji prawa polskiego i europejskiego.

Pasażer w Polsce zadaje dzisiaj najprostsze pytania. Po prostu wyraża obawę, co będzie dalej się z tym działo i czy nie doprowadzi to do upadłości PKP Intercity również z uwagi na ogromne skutki finansowe, jeśli chodzi o pozyskanie źródeł własnych do sfinansowania projektu. Będziemy na koniec roku mieli tabor 20 pociągów warty minimum 1600 mln zł, który z relacji, można powiedzieć szumu informacyjnego wokół sporów, zakładam, że również sporu sądowego między dostawcą a PKP Intercity, nie może de facto legalnie poruszać się po infrastrukturze kolejowej. Mówiąc obrazowo, przekaz jest tak mętny i zakręcony, jak przysłowiowe baranie rogi, w trójkącie miedzy PKP Intercity, Alstom i regulatorem.

Chciałbym zakończyć to wprowadzenie pierwszymi pytaniami pod adresem rządu. Po pierwsze, zaczynając od kwestii elementarnych, poproszę w imieniu wnioskodawców o odpowiedź na pytanie – kto dzisiaj nadzoruje z ramienia ministra transportu wdrożenie umowy w sprawie Pendolino? Po drugie – kto nadzoruje realizację umowy z ramienia PKP S.A.? Po trzecie – czy był w ogóle w PKP Intercity przygotowany terminarz i program badań oraz certyfikacji dla pociągu i jakie na dzisiaj jest opóźnienie względem tego terminarza? Po czwarte, chcieliśmy we wstępnych pytaniach prosić również o odpowiedź, jaki jest harmonogram szkoleń maszynistów, obsługi pokładowej, testów eksploatacyjnych Pendolino przed zapowiadanym na grudzień br. startem, co wielokrotnie deklarowali w ostatnich latach i panowie prezesi PKP Intercity, PKP, uprzedni minister Sławomir Nowak i również pani minister Elżbieta Bieńkowska w obecnym roku.

I również, myślę, że dość gorzkie pytania w świetle tego, co się wydarzyło – czy zakup tego produktu przy okazji nie zablokuje i nie zdegraduje polskiego przemysłu kolejowego oraz rozwoju nauki kolejowej? Mamy tutaj przecież do czynienia z wtórną innowacyjnością, czyli mówiąc ogólnie z importem. Czy efektem postępującego zapadliska w sektorze transportu kolejowego nie będzie sytuacja, iż Polska będzie za chwilę jedynym krajem w Europie, który nie będzie miał połączenia kolejami dużych prędkości z siecią euro-

pejską? Bo z międzynarodowego punktu widzenia skutek jest taki, że sąsiedzi Polski na zachód i południe po prostu posiadają infrastrukturę oraz tabor dużych prędkości, a Polska cofa się w tym zakresie, nie mówiąc o kompromitującej sytuacji narastającego sporu i kłopotów finansowych firmy, odpływu pasażerów itd.

Prosimy o poważne potraktowanie sytuacji i poważne odpowiedzi, a przede wszystkim odnoszenie się do samych faktów, obecnej sytuacji oraz sposobów, w jaki MIR oraz panowie prezesi PKP S.A., Intercity czy PLK chcą wyjść z tej matni po to, aby tabor mógł realizować przejazdy od grudnia br. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję panom posłom za szczegółowe uzasadnienie wniosku. Teraz bardzo proszę pana ministra Zbigniewa Klepackiego o złożenie informacji i udzielenie odpowiedzi na sformułowane pytania. Bardzo proszę, panie ministrze. Rzecz jasna, gdyby trzeba było przedstawiać informacje i udzielać odpowiedzi przez osoby towarzyszące, to proszę z nich korzystać. Bardzo proszę, panie ministrze.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie posłanki i panowie posłowie, jestem bardzo zadowolony, że odbywa się to posiedzenie i możemy porozmawiać na temat projektu pociągu Pendolino, wokół którego narosło ostatnio bardzo dużo nieporozumień i dyskusji, często mijających się z prawdą bądź też nie do końca ją oddających, niekoniecznie ze złej woli, ale czasami z niezrozumienia materii. W związku z tym miło mi, że możemy się tutaj spotkać, omówić temat i wyjaśnić go państwu, mam nadzieję, że w sposób bardzo przekonywujący.

Jeżeli chodzi o dalszą część to mamy przygotowane prezentacje, w których chcemy się odnieść do większości szczegółowych pytań i zagadnień, o których łaskaw był mówić pan poseł Polaczek, mianowicie do stanu negocjacji, infrastruktury oraz tego, jak jesteśmy przygotowani czy co zostało zrobione z pociągiem, szkoleniami itd. Prezentacje będą przedstawione przez pana Karnowskiego, prezesa PKP S.A., pana Paszkiewicza, prezesa PKP PLK, i pana Celejewskiego, szefa Intercity, ponieważ oni najdokładniej i najgłębiej siedzą w tych zagadnieniach i są w stanie przekazać państwu bardzo szczegółowe i właściwe informacje.

Odnosząc się do końcowych pytań, które zadał pan poseł Polaczek. Kto nadzoruje wdrożenie tegoż projektu? Nie ukrywam, że ja mam tę przyjemność i wszyscy o tym wiedzą, więc nie jest to jakieś wielkie odkrycie. Kto nadzoruje z ramienia PKP S.A.? Oczywiście, jest to pan prezes Karnowski i dwóch pozostałych członków Zarządu, pani prezes Wasiak i pan prezes Ciżkowicz. Jeśli chodzi o terminy badań i harmonogramy szkoleń maszynistów, to myślę, że w prezentacjach, które teraz nastąpią, będzie odniesienie do tych spraw. To tyle, chciałbym przekazać głos panu prezesowi Karnowskiemu.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie.

**Prezes Zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, szanowne panie posłanki i panowie posłowie, bardzo dziękuję za możliwość zaprezentowania kompleksowej informacji na temat projektu Pendolino. Taka jest nasza intencja. Jak powiedział na początku pan minister, postaram się przedstawić prezentację w podziale na cztery punkty. Zacznę od stanu zastanego z początku 2012 r., potem powiem o podjętych w ostatnich dwóch latach działaniach związanych z realizacją projektu. Szczegółowy spis tego, o czym będę mówił, znajduje się w tej chwili na ekranie. Rozumiem, że może on nie być czytelny na końcu sali, ale będę starał się mówić o wszystkim, aby czytanie nie było konieczne. Potem odpowiem na pytanie, czy Pendolino pojedzie w grudniu 2014 r., jak jest to zapowiadane i o uwarunkowaniach projektu, jak studium wykonalności, o które pytał pan minister Polaczek i o innych rzeczach.

Zacznę od tego, że jeżeli mówimy „projekt Pendolino” to mamy na myśli nie tylko 20 elektrycznych składów zespolonych, które kupuje PKP Intercity od firmy Alstom, ale również rekordowe w historii Polski remonty i modernizacje infrastruktury, o których

w szczegółach będzie mówił pan prezes Paszkiewicz. W tym sensie pociągi są dodatkiem, który ma pokazać komfort, europejski standard i lepsze bezpieczeństwo przejazdów, ale jest to tylko wisienka na torcie.

Przechodząc do punktu pierwszego, jakim jest umowa z Alstom, pragnę przypomnieć, że procedura przetargowa, która ostatecznie wyłoniła firmę Alstom do produkcji 20 EZT, rozpoczęła się jeszcze w 2008 r. i w toku dialogu konkurencyjnego ofertę zdecydował się przedłożyć tylko jeden oferent, którym był wówczas Fiat przejęty w międzyczasie przez Alstom. Umowa została ostatecznie podpisana 30 maja 2011 r. i, naszym zdaniem, nie zawierała ona rozwiązań w zakresie wielu czynności niezbędnych do eksploatacji składów. Oznaczało to konieczność ich przyszłego doprecyzowania na etapie realizacji umowy i stawiało nie zawsze w korzystnej sytuacji kupującego, czyli PKP Intercity. Zapisy umowy nie były, naszym zdaniem, elastyczne w zakresie przewidywanych tras obsługiwanych przez pociągi ED250, czyli Pendolino. Nie przewidziano np. trasy Warszawa – Wrocław przez Protezę koniecpolską, nie przewidziano tras objazdowych. W umowie brak uregulowania kwestii *service level agreement*, brak rozwiązań w zakresie instalacji Internetu bezprzewodowego, część rozwiązań projektowych w zakresie wyposażenia wnętrza pociągu wymagała modyfikacji, nie doprecyzowano zapisów dotyczących wyposażenia i działania warsztatu utrzymania technicznego (WUT) na Grochowie w Warszawie, nie przewidziano kwestii dostarczenia i montażu części zamiennych, umowa daje wykonawcy prawo wprowadzenia jednostronnych odbiorów przy jednoczesnych bardzo krótkich terminach przeznaczonych na odbiór.

Odchodząc już od umowy, a mówiąc dalej o historii, to jeśli chodzi o koncepcję pociągu w marcu 2012 r. zatwierdzono projekty wnętrz składów oraz logotyp nazywany wówczas Bielik wraz z malaturą. Na późniejszym etapie decyzje dotyczące foteli, wyposażenia przedziałów i wagonu WARS oraz informacji pasażerskiej musiały zostać zmienione. W marcu 2011 r. wyrażono zgodę na zakup składów ED250 i zawarcie umowy, stało się to na poziomie nadzoru korporacyjnego, czyli uczestniczyło w tym również PKP S.A. Wówczas zakładano model finansowania z Unii Europejskiej na poziomie 50%, który został potem zmieniony, o czym będę mówił za chwilę, brak było wówczas gwarancji komercyjnej. Jeśli chodzi o utrzymanie i serwisowanie, brak było rozwiązań w zakresie stacji postojowych końcowych, o których w szczegółach będzie opowiadał pan prezes Celejewski.

Przechodząc do finansowania projektu i jak wyglądało to z lotu ptaka, to pragnę państwu przypomnieć, że model finansowania ewoluował. Pierwotny model zakładał finansowanie komercyjne i został on potem zmieniony w 2011 r. na tzw. służbę publiczną, czyli na finansowanie według modelu PSC, który ponownie został zmieniony w 2013 r. na pomoc regionalną. To oznacza dofinansowanie unijne na poziomie 88 mln euro oraz finansowanie przy pomocy kredytu z Europejskiego Banku Inwestycyjnego na poziomie 342 mln euro. To są kontrakty A i B widoczne na slajdzie poniżej w podziale na dwie transze. Warto jeszcze powiedzieć, że zmiana projektu ze służby publicznej na komercyjną w 2011-2012 r. związana była z negatywnym nastawieniem JASPERS, w związku z użytkowaniem taboru na liniach niedostosowanych do prędkości 200 km/h, były zastrzeżenia dotyczące trasy Warszawa – Wrocław przez Poznań. W tej chwili spółka oczekuje na ostateczną akceptację dofinansowania unijnego. Dotacja w wysokości 53 mln euro została zatwierdzona przez DG Competition, jest w tym budowa WUT. Spółka oczekuje na ostateczną decyzję DG Regio dotyczącą przyznania pomocy regionalnej.

Jak popatrzymy na całość finansowania projektu, to koszty wynoszą 1774 mln zł, które służą na zakup 20 składów ED 250, oraz prawie 144 mln zł związane z budową warsztatu utrzymania technicznego. Kwota ta bierze się w 361 mln zł z dotacji UE z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, 921 mln zł to jest… Przepraszam, mówię o wykorzystaniu, wracam do pełnej kwoty – ok. 400 mln zł to jest dotacja UE z POIŚ, 1340 mln zł to kredyt z EBI oraz środki własne Intercity na poziomie 176 mln zł, łącznie to kwota 1.917.700 tys. zł. Status finansowania – powtarzam, aktualnie oczekujemy na decyzję DG Regio, spodziewaliśmy się jej do końca maja, co dotychczas nie nastąpiło. W związku z tym spodziewamy się jej niebawem. Nie będę może opowiadał

o szczegółach przyznawania poszczególnych decyzji, ale oczywiście jeśli będziecie mieli państwo pytania, to będę gotowy na nie odpowiedzieć.

Przechodzę do kwestii dotyczących zawartego ostatnio aneksu, związanego również z przyśpieszeniem transzy wpłaty. Aneks zawarty został 18 marca br. Przypomnę, że jest to aneks do umowy z 30 maja 2011 r., czyli sprzed ponad trzech lat. Przyczyny podpisania aneksu pomiędzy PKP Intercity a firmą Alstom można podzielić na trzy kategorie. Pierwsza kategoria to dostosowanie składu do potrzeb pasażerów. Od momentu podpisania umowy minęły trzy lata, pojawiła się konieczność uwzględnienia bardziej nowoczesnych rozwiązań, w szczególności w zakresie ergonomii, np. wymiana oświetlenia na nowocześniejsze, oparte na diodach LED. Rozwiązanie to zwiększa komfort podróżnego, wpływa na energooszczędność oraz charakteryzuje się większą żywotnością. To również drobiazgi, takie jak zagłębienia na szklanki w stolikach, doprecyzowanie rodzaju wózków barowych oraz zmiany w zakresie kabiny maszynisty, czyli ergonomia zarówno w zakresie przestrzeni dostępnej dla pasażera, jak i w części dotyczącej maszynistów.

Druga przyczyna to doposażenie i dostosowanie warsztatu utrzymania technicznego, o którym już wspominałem. Wchodzi tutaj w skład m.in. dodatkowe połączenie torowe pomiędzy warsztatem a jednym z torów na stacji postojowej Warszawa-Grochów, uzupełnienie listy wyposażenia WUT oraz doprecyzowanie szeregu zapisów dotyczących parametrów technicznych, jakie ma spełniać WUT.

Trzeci, bardzo istotny punkt, który skłonił nas do podpisania aneksu jest związany z otoczeniem wewnętrznym, trzeba było po prostu dodać trasę Warszawa – Wrocław, w przeciwnym razie Pendolino nie mogłyby jeździć do Wrocławia. Nie było tego w pierwotnej umowie, a wprowadzenie zmiany było kluczowe ze względu na złożony w Komisji Europejskiej wniosek o potwierdzenie wkładu finansowania, który obejmował również relację Warszawa – Wrocław.

Jeśli chodzi o liczby dotyczące wniosku, to Intercity zgodziło się, na slajdzie macie państwo zestawienie korzyści finansowych.

**Głos z sali:**

Slajdy są nieczytelne.

**Prezes Zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski:**

Dlatego przeczytam. Ok. 8 mln zł to jest szacunkowa wartość korzyści PKP Intercity w związku ze zmianą harmonogramu płatności w aneksie. Warto tutaj dodać, że Intercity opóźniało się z płatnościami wobec firmy Alstom na początku realizacji kontraktu w 2012 r. W związku z obowiązującą umową Intercity powinno było zapłacić firmie Alstom odsetki od tych opóźnień, więc 8 mln zł to jest szacunkowa wartość korzyści Intercity w związku ze zmianą harmonogramu płatności na zawarty w aneksie. Ok. 39,5 mln zł to wartość korzyści uwzględnienia nowego przebiegu trasy Warszawa – Wrocław w systemie utrzymania, niespełna 3 mln zł to szacunkowa wartość korzyści związanych z uwzględnieniem obsługi Częstochowy i Opola jako nowych stacji i łączna szacunkowa wartość korzyści finansowych związanych z podpisaniem aneksu to 50 mln zł.

Wspomniałem już o tym, że niestety Intercity opóźniał się z płatnością w 2012 r. Ze swojej strony, w ramach rekompensaty za zmiany, które wymieniłem przed chwilą, czyli związane z dostosowaniem składu do potrzeb pasażerów, doposażeniem WUT i dodaniem trasy Warszawa – Wrocław, firma Intercity zgodziła się na przyśpieszenie płatności o trzy miesiące. Płatność była do zapłacenia już w czerwcu br. W zamian za to w aneksie przewidziano zmianę harmonogramu płatności pod warunkiem wcześniejszego przekazania spółce przez wykonawcę zabezpieczenia zwrotu zaliczki w postaci nieodwołalnej, bezwarunkowej i płatnej na pierwsze pisemne żądanie gwarancji bankowej, czyli przyśpieszona płatność będąc rekompensatą za pewne czynności obwarowana była również gwarancją.

Jeśli chodzi o nasze bezpieczeństwo prawne związane z zawarciem aneksu, spółka potwierdziła zgodność aneksu z wymogami prawa zamówień publicznych, w tym wskazanymi w art. 144 ustawy – Prawo zamówień publicznych zakazującego zmian do umowy zawartej w celu realizacji zamówienia publicznego w stosunku do oferty na podstawie której dokonano wyboru wykonawcy. W opinii prawnej, po pierwsze, potwierdzone

zostało, iż zmiana sposobu realizacji płatności na rzecz wykonawcy poprzez zapłatę zaliczki pomimo wartości tej zaliczki jest dopuszczalna w kontekście wymogów prawa zamówień publicznych. W naszej ocenie, zawarcie aneksu nr 1 jest zgodne z tymże artykułem, gdyż zmiany do umowy w stosunku do treści oferty nie są istotne, tzn. wiedza o ich wprowadzeniu do umowy na etapie postępowania o udzielenie zamówienia nie wpłynęłaby na krąg podmiotów ubiegających się o to zamówienie czy też na wynik postępowania. Spółka PKP Intercity dysponuje oczywiście stosownymi opiniami prawnymi na poparcie tej tezy.

W punkcie czwartym mojej prezentacji jest przygotowanie baz serwisowych i warsztatu utrzymania technicznego. Są to sprawy techniczne, o których za chwilkę będzie mówił pan prezes Celejewski. Podobnie punkt piąty to działania w obszarze wdrożenia taboru do eksploatacji, to również sprawy techniczne, o których chcemy państwa poinformować za chwilę.

Przechodzę teraz do nadzoru korporacyjnego, czyli w jakim zakresie był on wykonywany nad projektem Pendolino. Po pierwsze, dotyczyło to samego zawarcia umowy z firmą Alstom. Po drugie, pozytywnego opiniowania celowości realizacji projektu, m.in. w związku z udzieleniem gwarancji Skarbu Państwa oraz ze zmianą warunków finansowania, zatwierdzenia projekcji finansowych na lata 2011-2026 oraz na lata 2012-2027 uwzględniających projekt Pendolino, umowy o dofinansowanie WUT, aneksu do umowy z lipca 2011 r. – to był kontrakt A, czyli pierwsza część płatności i nowa umowa z EBI, czyli kontrakt B. Ponadto zgody na zawarcie umowy o udzielenie gwarancji Skarbu Państwa związanej z kredytem z EBI, umowy na dostawę części zamiennych, zawarcia aneksu do umowy ostatecznej z Alstom z dnia 30 maja 2011 r., umowy na montaż dodatkowego wyposażenia i Wi-Fi. Ponadto w zakresie nadzoru korporacyjnego powołaliśmy w PKP S.A. zespół ds. koordynacji projektu Pendolino (przypominam, że projekt to nie tylko pociągi, ale również infrastruktura, która ma te i inne pociągi obsługiwać), organizowaliśmy spotkania komitetu sterującego itd.

Dysponuję szczegółowymi informacjami dotyczącymi zdarzeń, które wystąpiły w ramach nadzoru korporacyjnego. Nie chcę państwa na tym etapie zanudzać, chyba, że oczywiście pojawią się ostatecznie pytania. Dotyczy to de facto zdarzeń od 2010 r. do chwili obecnej. Jeśli chodzi o koordynację projektu Pendolino, to dodam jeszcze skrótowo, że w październiku 2013 r. w PKP S.A. został powołany zespół do spraw koordynacji projektu, który prowadzi podprojekty w czterech zasadniczych obszarach, tzn. infrastruktura torowa, infrastruktura energetyczna, tabor – w szczególności realizacja kontraktu Alstom PKP Intercity oraz wdrożenie usługi.

Przechodzę do części, która, jak sądzę, wydaje się być najbardziej na czasie, czyli zapewne najbardziej dla państwa interesująca, tj. jaki jest status produkcji i dostaw do Polski pociągów Pendolino. Jeśli chodzi o produkcję, w tej chwili wyprodukowano tzw. pudła dla wszystkich 20 pociągów. W zeszłym tygodniu przedstawiono do odbioru skład nr 12. Trwają prace nad kolejnymi pociągami. Produkcja w Savigliano, gdzie się odbywa, nie wydaje się zagrożona. Jeśli chodzi o odbiór pociągów, to chciałbym zaznaczyć, że odbywa się on dwuetapowo. Na pierwszym etapie jest to odbiór fabryczny, który dokonywany jest przez komisarzy PKP Intercity w fabryce w Savigliano. Jeśli pociąg nie posiada wad mających wpływ na bezpieczeństwo, jest odbierany z uwagami, a następnie transportowany do Polski, konkretnie na stację postojową Warszawa-Grochów. Odbiór końcowy dokonywany jest przez komisarzy PKP Intercity w Polsce. Pierwszy pociąg musi uzyskać homologację UTK i jest to sprawa, która ostatnio była szeroko dyskutowana. Wynika to z zapisów umowy. Alstom ma do czasu jego przeprowadzenia usunąć usterki stwierdzone przy odbiorze fabrycznym. Do momentu odebrania końcowego i uregulowania płatności na dany skład pozostaje on własnością Alstom.

Jeśli chodzi o dostawy pociągów, to do tej pory Alstom dostarczył do Polski 9 pociągów odebranych fabrycznie przez PKP Intercity i przywiózł bez zgody Intercity jeden pociąg, który nie przeszedł odbioru fabrycznego. Pociąg w opinii Intercity nie nadaje się do odebrania ze względu na stan kół i zardzewiałe części, a być może niektóre części są używane. Jeden z pociągów miał tak istotne usterki, że nie mógł opuścić fabryki w Savigliano.

Jeśli chodzi o testy, Alstom przeprowadził wszystkie wymagane testy pociągu z wyjątkiem testów odometrycznych, które polegają na kalibracji odczytu przebytej drogi. Jest to istotne dla funkcjonowania systemu ETCS. Testy te wymagają temperatury +5º ze względu na użycie roztworu wody i mydlin jako substancji wywołującej kontrolowany poślizg. Początkowo Alstom zaplanował je na grudzień 2013 r., jednak z przyczyn pogodowych niemożna było ich przeprowadzić aż do kwietnia br. Obecnie Alstom odsuwa w czasie przeprowadzenie tych testów i nie ma porozumienia w kwestii pokrycia kosztów ubezpieczenia składów przy dojeździe do tras. Jest to stosunkowo niewielka kwota 600 tys. zł, biorąc pod uwagę wartość kontraktu.

Chciałbym przejść do kwestii negocjacji PKP Intercity z producentem, firmą Alstom. Według postanowienia umowy, wykonawca oświadcza, iż z dniem przekazania zamawiającemu pierwszego pociągu do eksploatacji będzie on posiadał co najmniej dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego na terenie Polski, a w terminie do 5 lat od dnia dostawy ostatniego pociągu – również na terenie Niemiec, Austrii i na głównych liniach na terenie Czech, na których dopuszczony jest ruch pojazdów z napędem w systemie prądu przemiennego itd. Wykonawca zobowiązuje się do przekazania zamawiającemu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego na terenie Polski z dniem przekazania do eksploatacji pierwszego pociągu. Homologacja jest potrzebna z dniem przekazania do eksploatacji pierwszego pociągu.

Tutaj pojawia się różnica zdań pomiędzy PKP Intercity i PKP S.A. z jednej strony, a firmą Alstom. Otóż stanowisko bazowe PKP Intercity jest następujące: po pierwsze potrzebna jest nam homologacja na system ERTMS 2, po drugie prędkość maksymalna do 250 km/h, a po trzecie według UTK możliwe jest przeprowadzenie testów ERTMS 2 poza Polską. Czyli domagamy się homologacji na ERTMS 2, ponieważ testy można przeprowadzić poza Polską, niezależnie od tego, że w chwili obecnej Polska infrastruktura kolejowa rzeczywiście nie jest dostosowana do systemu ERMTS 2, ale na ten temat, jak rozumiem, może wypowiedzieć się pan prezes UTK. Stanowisko Alstom jest następujące: przeprowadzenie homologacji pociągu w UTK jest niemożliwe, ponieważ nie istnieje w obrębie sieci polskich linii kolejowych odcinek działający w systemie ERTMS 2, który stanowi element wyposażenia pociągu wynikający ze specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Domyślam się, że większość z państwa wie, co to jest ETCS 1 i ERTMS 2. Dla tych z państwa, którzy tego nie wiedzą, są to systemy bezpieczeństwa montowane do pociągów i infrastruktury.

W związku z taką różnicą zdań, Intercity zaproponował naszym partnerom z firmy Alstom następujący kompromis. Jeżeli nie da się zrobić ERTMS 2 testując go w Polsce, bo rzeczywiście nie ma w infrastrukturze tego systemu, to zróbmy system niżej, czyli ETCS 1. Będę zaraz starał się bardziej prostymi słowy wytłumaczyć, czym różnią się ERTMS 2 od ETCS 1. Generalnie ETCS 1 jest to system bezpieczeństwa o poziom niżej. Zróbmy „jedynkę" w uproszczeniu i zróbmy SHP, czyli jeszcze niższy system bezpieczeństwa. Potrzebujemy również homologacji na prędkość do 250 km/h dlatego, że są to warunki rozłączne. Natomiast w momencie, w którym pojawi się ERTMS 2 w systemie polskiej infrastruktury kolejowej, zostanie to „docertyfikowane" w uzgodnionym terminie, zależnym od momentu oddania systemu przez zarządcę infrastruktury.

W chwili odbioru pociągów nastąpi wstrzymanie naliczania kar i to jest kolejny punkt sporny pomiędzy Intercity a Alstom. Mówiąc w skrócie, Intercity uważa, że w umowie jest napisane, że naliczenie kar nastąpi w momencie oddania pierwszego pociągu, a co starałem się wcześniej pokazać, odebranie pierwszego pociągu może nastąpić dopiero w momencie, w którym dostaniemy od producenta homologację wydaną przez UTK. Ostatnie kwestie sporne zostaną skierowane do arbitrażu. A więc nasza propozycja dla partnera jest taka, że jeżeli w czymś się nie zgadzamy w tym momencie, to oddajmy kwestie sporne do arbitrażu przy Krajowej Izbie Gospodarczej, który zapisany jest w naszej umowie. Niech rozstrzygnie, kto ma rację, a do czasu rozwiązania sporu wypracujmy takie rozwiązanie finansowe, które będzie satysfakcjonujące dla obu stron w zakresie naliczania kar.

Jakie są zobowiązania kontraktowe dotyczące procesu homologacji? Postaram się przekazać to państwu w możliwie największym uproszczeniu, ponieważ są to skom-

plikowane kwestie techniczne. Są dwie kwestie: technologia i prędkość. Jeżeli chodzi o warunki umowy w zakresie technologii, producent zobowiązany nam jest dostarczyć ERTMS 2, który składa się z ETCS 1 i systemu GSM-R. Będę mówił „dwójka" i „jedynka" dla uproszczenia. Czyli system technologiczny „dwójka" składa się z „jedynki" plus GSM-R. Mówię w tej chwili oczywiście o pociągu. Można mieć ten system w pociągu, proszę wybaczyć kolokwializmy, i nie mieć go w infrastrukturze. Jeśli chodzi o prędkość, to musimy mieć pociąg i infrastrukturę dopasowaną do prędkości 250 km/h i dzisiaj możliwa jest bezproblemowa homologacja na 250 km/h, czyli w tym zakresie nie ma sporu. Problem, czy spór dotyczy wyłącznie technologii.

Zobowiązania kontraktowe nie warunkują sposobu wykorzystania składów Pendolino. Aktualny stan negocjacji – i tu chciałbym państwa poinformować i jednocześnie odpowiedzieć na pytanie, czy Pendolino pojadą w grudniu 2014 r. – jest taki, że byłem w poniedziałek w Paryżu na spotkaniu w tej sprawie i kierownictwo Alstom wyraziło chęć współpracy, zaakceptowało propozycję PKP Intercity w zakresie zastosowania arbitrażu. A więc zgadzamy się, że może on być sposobem rozstrzygnięcia, czy braki w polskiej infrastrukturze mogą być przeszkodą w tym, aby Alstom przekazał pociągi PKP Intercity w uzgodnionym terminie i w związku z tym ewentualnie zapłacił karę. Alstom zgodził się niezwłocznie złożyć wniosek do UTK po to, żeby uzyskać homologację oraz dotrzymać terminu dostaw pociągów. Uzyskałem zapewnienie, ponieważ wniosek zostanie złożony tak szybko, jak to możliwe, że jest możliwe odebranie pociągów w takim terminie, aby ruszyły one w zaplanowanym rozkładzie jazdy z dniem 14 grudnia 2014 r.

Jeszcze słowo na temat braku homologacji oraz naliczania kar. Chciałbym przypomnieć, że firma Alstom złożyła wniosek do UTK w dniu 26 marca br. Ponieważ wniosek był niekompletny, w kwietniu UTK poprosił Alstom o uzupełnienie wniosku. Został on wycofany przez Alstom z UTK w dniu 15 maja, jak rozumiemy, w skutek zgłoszenia przez PKP i PKP Intercity informacji, że nie jest możliwe odebranie pociągu z homologacją na SHP i na 160 km/h, bo nie takie są warunki kontraktu. Odbiory według umowy powinny były się rozpocząć w dniu 6 maja br. Nie rozpoczęły się ze względu na spór, który już państwu zarysowałem. W związku z tym PKP Intercity zgodnie z zapisami kontraktowymi rozpoczęło naliczanie kar, które w dniu dzisiejszym wynoszą ok. 7 mln euro i zgodnie z wstępnie zawartym ustnym porozumieniem, zostaną one skierowane do arbitrażu. Nie będę już państwa męczył zapisami prawnymi. Chciałbym jeszcze pokazać harmonogram odbierania składów. Przypomnę, że jest ich 20 i większa część z nich już w tej chwili znajduje się w Polsce niezależnie od homologacji.

Na koniec może trochę nieco bardziej optymistycznych informacji, chociaż te też nie były bardzo pesymistyczne, czyli czasy przejazdu. Jeśli Pendolino pojedzie 14 grudnia, a taki jest nasz wspólny plan z Alstom, to bardzo istotnie skrócą się czasy podróży. Podróż pociągiem będzie wyraźnie krótsza niż podróż alternatywnymi środkami transportu przy założeniu, że będziemy poruszać się z centrum do centrum miasta. Właściwie na wszystkich trasach pociągi będą wygrywały zarówno z samolotem, jak i z samochodem, z wyjątkiem trasy Warszawa – Wrocław, ale z kolei na tej trasie ze względu na postępy w budowie infrastruktury mamy istotne przyśpieszenie. Pociąg będzie jechał 3 godz. 42 min. przez Protezę koniecpolską, a nie przez Poznań i nie przez Katowice.

Pociągi Pendolino będą oznaczały wprowadzenie nowej marki nazywanej fachowo przez Intercity Ekspres Intercity Premium, które będą oparte, mówiąc językiem marketingowym, na atrybucie komfortu. Pozwolą na lepsze ułożenie oferty przejazdowej z wykorzystaniem wszystkich narzędzi marketingowych, o których też w szczegółach nie chcę w tym momencie państwu mówić, chyba że będą pytania.

Rezultaty studium wykonalności – w okresie prowadzenia projektu od 2007 r. wielokrotnie wykonywane były rozmaite studia wykonalności, również w zakresie wykorzystania nowego taboru. Wyniki potwierdzają ekonomiczność i zasadność projektu. Jest ich bardzo dużo i jest to też odpowiedź na pytanie pana ministra Polaczka. Oczywiście, możemy mówić bardziej konkretnie, ale nie chciałbym też wyłącznie się na tym skupiać. To właściwie wypełnia kwestie, o których chciałem państwu powiedzieć. Ma tutaj jeszcze kluczowe wydarzenia w procesie poprzedzającym zawarcie umowy, ale o tym też już w pewnym zakresie mówiłem. W związku z tym poproszę pana prezesa Paszkiewi-

cza o zaprezentowanie tych elementów, jeśli pan przewodniczący pozwoli, które dotyczą infrastruktury.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Bardzo proszę pana prezesa Paszkiewicza. Proszę bardzo.

**Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Remigiusz Paszkiewicz:**

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Zanim ktoś pomoże mi uruchomić moją prezentację powiem od razu, że będzie ona nieco krótsza, ale myślę, że będzie zawierała też kilka interesujących wszystkich elementów, bo jak powiedział na wstępie pan minister Klepacki, kwestie taboru i infrastruktury w całym projekcie Pendolino wiążą się ze sobą nierozerwalnie.

Chciałbym tylko na początku zaznaczyć, że nie budujemy nic specjalnie dla Pendolino. Jak państwo wiecie, prowadzimy w ramach PLK duży program inwestycyjny, który w ostatnich dwóch czy trzech latach rzeczywiście istotnie przyśpieszył, jeśli chodzi zarówno o wykonawstwo, jak i ponoszone nakłady. Przypomnę, że w ciągu dwóch lat udało się podwoić nakłady na polskiej sieci linii kolejowych, więc jest to istotny ruch. Można oceniać czy jest wystarczający czy nie, ale myślę, że w znacznej mierze poruszamy się już na granicy możliwości. Chociaż powiem, że nakłady przewidywane jeszcze na kolejne lata są większe niż te, które realizujemy w 2014 r., a z założonego planu ponad 7 mld na razie realizujemy go nawet z delikatną nadwyżką, szczególnie w zakresie projektów objętych finansowaniem unijnym. Oczywiście, część, i to spora, projektów z całego programu inwestycyjnego dotyczy tras, które ostatecznie zostały wybrane dla pierwszego rozkładu jazdy z wykorzystaniem taboru Pendolino przez PKP Intercity. Chciałbym powiedzieć w swojej prezentacji o kilku rzeczach, ale zacznę od tych, co do których padły pytania czy tezy i ze strony pana posła Adamczyka, i pana ministra Polaczka. Zresztą są to bardzo celne uwagi, oparte też pewnie na doświadczeniu i informacji obydwu panów czy pana ministra Tchórzewskiego, który, jak rozumiem, nie mógł dzisiaj być obecny.

Otóż kluczowe dla powodzenia czy dla powrotu pasażerów na kolej, czyli odzyskania dużej części klientów, są prędkości, które w konsekwencji powodują skrócenie czasów przejazdu. I tak, dla tras, które zostały wybrane, a przypomnę, że chodzi o połączenie Trójmiasta z Warszawą, Warszawy z Katowicami i z Krakowem oraz, co uważam za jeden z większych pozytywów w programie inwestycyjnym, to decyzja i bardzo sprawna realizacja projektu tzw. Protezy koniecpolskiej, czyli najkrótszego i najszybszego historycznie połączenia kolejowego Warszawy z Wrocławiem, czy też Trójmiasta z Wrocławiem po tych liniach. Tutaj mamy prędkości, które zostały założone w projektach gdzieś w latach 2008-2009 dla podstawowych tras i tak będą one wyglądały. Naszym zdaniem, są one możliwe i będą osiągnięte w połowie grudnia br.

Dla poszczególnych tras – to jest połączenie z Trójmiastem, mówię tutaj o grudniu 2014 r., są to maksymalne prędkości do 160 km/h. Przypomnę tylko państwu, że przed modernizacją maksymalna prędkość technologiczna dla połączenia z Trójmiastem to było 120 km/h, teraz dla taboru konwencjonalnego prędkość została podniesiona do 160 km/h. O pewnych postępach i o tym, co stanie się w ciągu kolejnych 12, 24 i 36 miesięcy w zakresie prędkości i czasu przejazdu powiem za chwilę. Na razie chciałbym się skoncentrować na tym, co będzie gotowe na wejście rozkładu jazdy 14 grudnia br.

Z Warszawy do Krakowa na jednym z odcinków prędkość zostanie już podniesiona do 200 km/h, podobnie do Katowic i na małym fragmencie Protezy koniecpolskiej obejmującym część CMK również osiągnięta będzie prędkość 200 km/h. Przypomnę, że to 100 km/h w ostatnim punkcie, czyli na połączeniu do Wrocławia wynika z tego, że połączenie realizowane jest w szybkiej formule rewitalizacyjnej. Mamy tam trzy projekty, jeden z POIŚ i dwa budżetowe. Rewitalizacja polega na tym, że nie ingerujemy w podtorze, tylko poprawiamy nawierzchnię i trakcję elektryczną. Zgodnie z regulacjami europejskimi, powracamy tam do wyjściowych warunków eksploatacyjnych, jakie linia miała wtedy, kiedy została wybudowana.

Teraz czasy – prezentował je przed chwilą pan prezes Karnowski, ale warto skoncentrować się na drugiej kolumnie w tej tabeli. Przypomnę tylko, że w grudniu br.

pojedziemy z Warszawy do Gdańska w 2 godz. 58 min., a odnosząc się do rzeczywiście trafnych informacji bodajże pana ministra Polaczka, w następnym rozkładzie jazdy pojedziemy już 2 godz. 46 min. Pan minister mówił o 2 godz. 45 min., ale dotyczyło to nieco innych założeń co do parametrów technologicznych i możliwości realizowania projektów na gruncie. Z Warszawy do Krakowa pojedziemy w 2 godz. 28 min., a w kolejnym rozkładzie 2 godz. 18 min., Warszawa – Katowice to jest 2 godz. 34 min. w grudniu br., a 2 godz. 25 min. w kolejnym rozkładzie i z Warszawy do Wrocławia w pierwszym rozkładzie, czyli w grudniu br. 3 godz. 45 min. i o 10 minut krócej, czyli 3 godz. 30 min. w kolejnym rozkładzie jazdy. Czasy poprawiają się w 2015 r. ze względu na dwa czynniki podstawowe, tj. przede wszystkim potencjalne dołączenie kolejnych odcinków linii z certyfikowanymi systemami sterowania dla wyższych prędkości niż 160 km/h, o których wspominał pan prezes Karnowski, i to zarówno poziomu pierwszego na CMK, jak i poziomu drugiego na E-65, czyli na północnym odcinku między Warszawą a Gdańskiem.

Teraz chwilę o samych odcinkach tras. Trasa z Warszawy do Trójmiasta, czyli do Gdyni przez Gdańsk-Sopot. Czasy, które podajemy, proszę państwa, to nie są teoretyczne czasy przejazdu, tylko zakładają już wszystkie przystanki po drodze i zatrzymania składów na trasach. Jeśli chodzi o fragment tras dla pociągów Pendolino na odcinku Warszawa – Trójmiasto, to przede wszystkim przypominam jeszcze raz, że prace na tej trasie, jeśli chodzi o tor i trakcję, kończymy w zasadzie w br. do wejścia rozkładu w grudniu. Mówię w zasadzie, dlatego że ze względu na upadłość i problemy kilku wykonawców część ograniczeń prędkości będziemy znosić dopiero w pierwszym kwartale 2015 r., ale czasy, które pokazujemy, już to również zakładają. Drugi element to kwestia trakcji czy zasilania elektrycznego, o którym powiem za chwilę. W stu procentach zapewniamy zasilanie dla pierwszego rozkładu ze względu na wyższe prędkości i pobory. Będziemy kończyć pewne prace jeśli chodzi o zasilanie na tym odcinku w 2015 r. Dodam też, że w sumie po 7 latach wszystkich prac na tej trasie w grudniu br. kończymy prace podstawowe, czyli tor, prace obiektowe – wiadukty i trakcję elektryczną. Niedawno zresztą otworzyliśmy kolejny 53-kilometrowy odcinek LCS Nasielsk, czyli lokalnego centrum sterowania z nowoczesnymi urządzeniami SRK. Jest już oddany w stu procentach do eksploatacji.

Jeśli chodzi o CMK, to w ramach różnych projektów podzieliłbym ją na cztery części. Pierwsza część to fragment od Warszawy do Grodziska Mazowieckiego, gdzie tak naprawdę rozpoczyna się południowy odcinek CMK, czyli odejście od linii łódzkiej. Na chwilę chciałbym zatrzymać się na tym fragmencie między Warszawą a Grodziskiem. Znane są doniesienia nie tylko medialne, ale również skargi pasażerów i przewoźników na wiążące się z bardzo dużymi pracami inwestycyjnymi utrudnienia i długie czasy przejazdów na tym odcinku oraz stosunkowo częste awarie. Powiem, że projekt dla połączenia Warszawy z Łodzią obejmujący właśnie fragment od Warszawy do Grodziska, po którym po torach dalekobieżnych w grudniu będzie jechało Pendolino, to projekt, gdzie mieliśmy w połowie 2012 r. upadłość lidera konsorcjum i wykonawcy największej części robót, czyli Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury, z którego dość sprawnie wyszliśmy. Dlatego jesteśmy w stanie zrealizować harmonogram podstawowych robót dla tego odcinka do grudnia 2014 r., czyli bieżącego roku. Będziemy mieli zmodernizowane wszystkie szlaki ze szczególnym uwzględnieniem tych dla Pendolino, czyli dalekobieżnych.

Następny fragment, na którym chciałbym się skoncentrować, to odcinek od Grodziska do Idzikowic. W skrócie powiem tyle, że będziemy mieli wykonane wszystkie prace torowe i 90% robót obiektowych. Pozostałe, typowo inżynierskie prace na tym odcinku nie będą stanowiły utrudnienia dla przejazdów pociągów, zarówno Pendolino, jak i nieco wolniejszych ekspresów, dlatego chciałbym na sekundę zatrzymać się jeszcze przy tym fragmencie CMK, ponieważ mamy na nim zamontowany działający system ETCS poziomu pierwszego, zdolny w tej chwili do prowadzenia ruchu do 160 km/h. Pewnym postępem do kolejnego rozkładu, który zamierzamy wykonać, jest w tej chwili negocjowanie z wykonawcą systemu na tym odcinku podniesienie prędkości do 200 km/h dla kolejnego rozkładu jazdy.

Kolejny fragment jest już od Idzikowic w stronę Katowic. Tutaj mamy odcinek, po którym będziemy mogli jeździć od grudnia. W zasadzie moglibyśmy dzisiaj, gdyby

któryś z przewoźników posiadał certyfikowany czy homologowany tabor. Jest to odcinek, na którym mamy zamontowany i działający system ETCS poziomu pierwszego, certyfikowany do prędkości 200 km/h i jest to też odcinek, na którym prowadzone były testy pociągów Alstom jesienią zeszłego roku, gdzie pociąg ten jechał z prędkością 293 km/h. Od razu dodam, że prowadziliśmy również intensywne testy i badania infrastruktury torowej i zasilania, które nie wykazały żadnych nieprawidłowości ani odkształceń w ramach przejazdów. Były też próbne przejazdy taboru wyposażonego w system sterowania poziomu pierwszego, konieczne również do certyfikowania tego odcinka. Mówię o odcinku od Olszamowic do Zawiercia, po którym będziemy jeździć 200 km/h już w rozkładzie grudniowym.

Dalsze połączenie jest do Katowic, tam już nie prowadzimy w tej chwili większych prac inwestycyjnych. I ostatni fragment to oczywiście połączenie Warszawy z Krakowem i odejście z CMK. Tutaj w ostatnich latach podnieśliśmy parametry i skróciliśmy czas przejazdu. W tej chwili ci z państwa, którzy dojeżdżają koleją do Krakowa, mogą zobaczyć na samym wjeździe do miasta jeszcze prace na wiaduktach, ale są one już w niewielkiej skali i poprawiają ostatni fragment połączenia tak, że będziemy mogli zmieścić się w czasach przejazdu, które podałem.

I odcinek, o którym warto chyba tutaj powiedzieć i o którym wspomniałem, że to jeden z większych pozytywów projektu Pendolino czy w ogóle programu inwestycyjnego PLK. Tzw. Proteza koniecpolska, czyli odejście za stacją Włoszczowa od CMK w kierunku Częstochowy i dalej przez Częstochowę, Lubliniec i Opole do Wrocławia. Odcinek pierwszy, czyli przebudowywany w ramach trzech projektów w zasadzie między odejściem z CMK a Opolem. Jak wspomniałem, podzielony jest na trzy projekty – jeden z POIŚ, czyli z refundacją europejską, i dwa budżetowe. Prace na tych odcinkach są niezagrożone mimo pewnych dodatkowych robót, które wyszły po prostu w trakcie realizacji, szczególnie na obiektach. Mamy tam już bardzo leciwe dwa stalowe mosty ponad stuletnie, które także przebudowujemy w tej chwili celem osiągnięcia parametrów. To są linie. Jeden z odcinków tej linii jest jednotorowy i w ramach rewitalizacji nie mogliśmy go poprawić, aby był dwutorowy, ale przywróciliśmy czy nawet leciutko podnieśliśmy parametry technologiczne tej linii. Będziemy tam jeździć ponad 100 km/h nawet na odcinkach, które nie podlegają pełnej modernizacji.

Teraz chwilę na temat samych systemów sterowania, które w pewnym sensie także stały się nieporozumieniem w dyskusjach w sprawie taboru czy możliwości odbiorowych. Myślę, że pan prezes Karnowski wyjaśnił tutaj tę kwestię. Jak mówiłem, mamy certyfikowany i gotowy do jazdy do 200 km/h odcinek Olszamowice – Zawiercie na CMK. W tej chwili wykonawca zabudowuje urządzenia przytorowe systemu na północ od Warszawy, między Warszawą a Działdowem. Warto powiedzieć, że zamontowanie systemu poziomu drugiego, bo na północ od Warszawy będzie to już ETCS 2, nie umożliwi jazdy powyżej 160 km/h na całej długości trasy do Trójmiasta. Jest to spowodowane geometrią toru. W założeniach projektowych przyjętych do realizacji w latach 2009-2010 ostatecznie nie zostało założone przebudowanie w ramach modernizacji, chodzi tutaj głównie o łuki i wychyłki na łukach. W związku z czym będą tam występować ograniczenia prędkości do 160 km/h, ale, jak mówię, jest to spowodowane geometrią torów. Do możliwości szybszej jazdy na tym fragmencie odniosę się za chwilę, bo chciałbym też państwu pokazać w końcowej fazie prezentacji trochę historii na temat teoretycznych czasów. Tego, o czym mówili posłowie wnioskodawcy, czyli jakie były założenia i jak one delikatnie, ale jednak zmieniały się jeśli chodzi o prędkości i możliwości jazdy szybszym taborem na poszczególnych odcinkach.

Jest jeszcze jedna ważna uwaga. Na odcinku od granicy niemieckiej (na chwilę przeskoczę w inną część Polski) do Węglińca, tj. odcinek E-30 między granicą z Niemcami a Wrocławiem, mamy w tej chwili zamontowany działający system ERTMS 2, na którym od dwóch tygodni jeździmy lokomotywą Intercity z zamontowanym pokładowym systemem ERTMS 2. System nie wykazuje nieprawidłowości, jest zgrany między pojazdem a torem i w krótkim czasie przystąpimy do procesu certyfikowania odcinka, aby mieć go już certyfikowanego do końca br. Mam nadzieję, że się to uda, bo współpracujemy też

ściśle z wykonawcą. Mielibyśmy wtedy już odcinek certyfikowany z systemem wyższego poziomu, czyli ERTMS 2.

W dalszych latach czy w dalszych krokach, a nie mówię o bardzo odległym czasie, bo już w 2015 r. i potem w kolejnych latach 2016 i 2017 będziemy rozszerzać zabudowę systemów sterowania. Myślę, proszę państwa, że jest to klucz całego postępu jeśli chodzi o podnoszenie prędkości na polskich torach. Zgodnie z europejskimi przepisami bezpieczeństwa, nie można jeździć szybciej niż 160 km/h, więc każde podnoszenie prędkości musi się wiązać z zabudowaniem, certyfikacją i dopuszczeniem do eksploatacji systemu sterowania. Jeśli chodzi o wnętrze, to każdy pojazd czy tabor, który ma zabudowany system ERTMS, czyli wyższego poziomu, zgodnie z zasadami europejskiej interoperacyjności musi również poruszać się po infrastrukturze, gdzie jest ETCS poziomu pierwszego. Wychodząc z tego założenia, jeśli tabor ma być interoperacyjny, to powinien się bez problemu poruszać po poziomie pierwszym jeśli ma zabudowany pokładowy system ERTMS 2. To tak też gwoli uściślenia pewnych kwestii, o których mówił pan prezes Karnowski, jeśli chodzi o pociągi ED250, czyli tzw. Pendolino.

Trzeba też powiedzieć, że nic nie przychodzi łatwo i oczywiście tak jak w wielu projektach programu inwestycyjnego PLK, tak również w projektach na trasach Pendolino występują pewne ryzyka. Są one oczywiście na bieżąco zarządzane, bo mam też za chwilę kilka informacji dla państwa, co zmieniło się w ostatnich 2-3 latach jeśli chodzi o prowadzenie programu. Jednak rzeczywiście, raz, że harmonogramy są mocno napięte, to również ułożone w sposób kroczący, tzn. trzeba skończyć jeden odcinek, żeby można było wejść na kolejny z pewnymi pracami, a pewne fazy prac obiektowych i trakcyjnych trzeba również uwzględnić. Przypomnę też tylko, że budujemy, modernizujemy czy prowadzimy inwestycje na torach, po których odbywa się cały czas ruch kolejowy. Wyjątkiem są bardzo nieliczne, powiedziałbym, że jest to ułamek procenta linii kolejowych, które mamy całkowicie wyłączone z ruchu na czas inwestycji. W związku z czym harmonogramy mają pewne swoje następstwo, którego musimy bardzo mocno pilnować, a pewne słabości organizacyjne, które, mam nadzieję, skutecznie usuwamy, jak również pewne przyzwyczajenia czy stopień nieprzygotowania wykonawców może spowodować, że będziemy mieli jeszcze gdzieś z tym problem. Na razie, według dzisiejszej informacji, mogę państwu zadeklarować, że parametry, o których mówiłem na początku, i przejezdność przy ich zachowaniu na trasach dla szybszych pociągów będą zapewnione. Mówię tutaj oczywiście o połowie grudnia i wejściu w życie rozkładu na rok 2014/2015, czyli o 14 grudnia. Pewnymi przeszkodami były też kłopoty administracyjne w projektach, ale mamy już te wszystkie kwestie wyjaśnione.

Przechodząc teraz dosłownie na kilka minut do samego zarządzania portfelem inwestycyjnym, w tym inwestycjami na liniach Pendolino, trzeba powiedzieć, że jeszcze 2-3 lata temu w PLK występowało kilka podstawowych braków. Trzeba do tego dodać, że o ile Intercity, PKP czy PLK wymieniały się pewnymi założeniami dla tras i taboru przed podpisaniem umowy, to nie były to jakieś twarde założenia, które można byłoby potem przekuć chociażby w projekty infrastrukturalne PLK.

Była tutaj też mowa i chciałbym na chwilę dotknąć wątku kolei dużych prędkości i pewnych planów czy założeń podniesienia prędkości, chociażby na CMK, do 300 km/h. Prowadzone było studium wykonalności w ogóle w ramach kolei dużych prędkości. Przypomnę tylko, że szacunki pokazały, że minimalny koszt takiego projektu w Polsce, jaki wtedy przewidywano to 40 mld zł. Głównie z braku możliwości finansowania w najbliższych latach tak dużego i kosztownego projektu ministerstwo infrastruktury czy na poziomie międzyministerialnym zapadła decyzja o ograniczeniu tego projektu. Specjalnie mówię o ograniczeniu, ponieważ projekt nie został porzucony, tzn. został ograniczony przynajmniej w PLK do przygotowań dokumentacyjnych i studiów wykonalności, które będą na pewno przydatne w okresie, kiedy tak duże finansowanie będzie mogło się pojawić. Mówimy tu pewnie o horyzoncie 10, 15, może 20 lat iw tej chwili kończymy dokumentację, która rzeczywiście za tyle lat będzie mogła być wykorzystana. Dotyczy to szczególnie wytyczenia tras i parametrów ruchowych i tutaj kontynuujemy prace.

Natomiast inwestycje, które miałyby się pojawić w ramach kolei dużych prędkości na CMK, zostały zmienione i zaprogramowane w projektach, o których mówiłem dla

kolei konwencjonalnej, ale z prędkościami wyższymi niż 160 km/h. Oprócz tego różne pociągi, bo nie tylko Pendolino, ale również konwencjonalna lokomotywa Husarz Intercity z pełnym składem wagonowym w zeszłym roku i jeszcze w 2012 r. też osiągały prędkości ok. 250 km/h. Badaliśmy wtedy naciski dynamiczne i pewne obciążenia, szczególnie na obiektach na CMK. Te, które okazały się niewystarczające dla wyższych prędkości, zostały uruchomione i wprowadzone do programu inwestycyjnego, o którym mówię.

O zgraniu projektów już troszkę powiedziałem. Mieliśmy też problemy w projektach, o czym również wspominałem, które znalazły się na trasach Pendolino. Przynajmniej dwa duże, warto jeszcze raz powtórzyć, tj. PNI – duży projekt na trasie do Łodzi, choć nie tylko, bo w całym programie bardzo nam to przeszkodziło jeszcze w dwóch dużych projektach, oraz upadłość Mostostalu Białystok, który był wykonawcą dużej części obiektów na trasie do Gdańska. Tutaj też nadrobiliśmy straty czasowe, choć nie w pełni, ale obiekty są już wybudowane. Teraz jesteśmy na większości z nich w fazie odbiorów już nie eksploatacyjnych, ale dokumentacyjnych i za chwilę zostaną tam po prostu zlikwidowane przejazdy kolejowe w poziomie szyn. Mówiąc o czasach przejazdu czy ograniczeniach prędkości trzeba też pamiętać, że w różnych fazach inwestycji, szczególnie pod koniec, jak ma to przypadek na linii do Gdańska, mamy wiele protestów ze strony mieszkańców, lokalnych społeczności czy samorządów przeciwko likwidowaniu przejazdów w poziomie szyn. Każdy chciałby mieć i wiadukt, i pójść też do „Biedronki" przez dotychczasowy przejazd, a tego zgodnie z polskim prawem nie możemy utrzymać bez ograniczenia prędkości, więc po to, żeby mieć lepszą prędkość, budujemy obiekty i likwidujemy przejazdy w poziomie szyn.

Tu mam jeszcze przygotowany materiał, ale pozwolę sobie przez niego tylko przeskoczyć. Dotyczy on tego, co się rzeczywiście aktualnie dzieje, jeśli chodzi o nadzór nad projektami inwestycyjnymi, szczególnie nad tymi, które są na trasach Pendolino, ale nie chciałbym już tutaj zbyt długo mówić o szczegółach. Wszystkie projekty, również Pendolino, szczególnie z napiętymi harmonogramami, podlegają w zasadzie codziennemu monitoringowi, którego wyniki ogląda nie tylko zarząd PLK czy też poziom dyrektorski, menadżerski. Informujemy również i kontaktujemy się stale z MIiR, które stara się nam pomóc w różnych kwestiach administracyjnych, a przede wszystkim – może to nawet bardziej warte podkreślenia – finansowych jeśli chodzi o współfinansowanie czy finansowanie projektów inwestycyjnych.

O E-65 już mówiłem, ona była przygotowana konstrukcyjnie na odcinku północnym do jazdy tylko do 120 km/h. Będziemy mieli dla taboru konwencjonalnego 160 km/h, a dla taboru z systemami sterowania – ponad 160 km/h po ich uruchomieniu. Mamy też tutaj zawartą pewną historię badań i studiów. W prawej kolumnie pojawia się właśnie planowane 300 km/h na CMK w ramach studiów wykonalności i pewnych założeń już dla kolei dużych prędkości. Jeszcze tylko powiem, że południową część CMK, czyli, mówiąc w skrócie, połączenie od Górnego Śląska do granicy z Czechami planujemy do realizacji w parametrach modernizacyjnych w nowej perspektywie. Jest to program, gdzie ograniczyliśmy studium wykonalności dla kolei dużych prędkości do rozmiarów konwencjonalnych, które będziemy mogli wykorzystać w praktyce.

Powiem tylko, że 40 mld zł na koleje dużych prędkości, mówię tu o minimalnym szacunku realizacji tego projektu, to więcej niż mamy w obecnej perspektywie finansowej i mniej więcej tyle, ile jesteśmy w stanie maksymalnie otrzymać razem z finansowaniem krajowym dla całej nowej perspektywy finansowej. Tak naprawdę stojąc więc przed decyzją, jeśli możemy zrobić więcej dla większej liczby linii kolejowych, to wydaje się pozytywną decyzja, żeby jednak w krótkim horyzoncie, kiedy stan linii kolejowych jest rzeczywiście słaby i wymagający modernizacji, zmodernizować więcej połączeń do parametrów konwencjonalnych niż wydawać całą tę kwotę na jeden projekt, nawet tak cenny i oczywiście technologicznie warty uwagi, jak koleje duże prędkości.

Po 2014 r., troszkę już o tym mówiłem, to będzie zabudowa systemu, wprowadzenie prędkości na prostych odcinkach na północ od Warszawy, plus zabudowa i rozbudowa systemów również na E-30, czyli na części połączenia Warszawy z Wrocławiem. Mówię tu o tej trasie, która była zmodernizowana do 160 km/h w poprzedniej perspektywie finansowej, gdzie w tej chwili nie prowadzimy już prac torowych. Krótki rzut oka

na historię czasów: de facto od momentu, kiedy zostały ustalone już twarde założenia i ruszyły projekty inwestycyjne, one już się nie zmieniają. Nie zmieniają się także założone prędkości wyliczone dla projektu Pendolino od chwili podpisania umowy. Tzn. od kiedy Intercity przyjęło ostateczną ofertę i podpisało umowę wahania czasów to są pojedyncze minuty wynikające często z dołożenia jednego lub dwóch postojów, w zależności też od potrzeb i warunków, czyli zatrzymań na dodatkowych stacjach.

Myślę, że trasa do Krakowa jest już mniej interesująca, bo to i tak krótkie połączenie. Do Wrocławia – tu historia jest znacznie krótsza, bo decyzja o budowie połączenia jest w zasadzie sprzed 2,5 roku. Jak mówiłem, jest to 3 godz. 42 min. w połowie grudnia br. Tutaj pan prezes Karnowski raczył wyrazić zdanie, że nie będzie to konkurencyjne połączenie. Powiedziałbym, że będzie bardzo konkurencyjne, nawet przy 3 godz. 40 min., bo trudno porównywać komfort prowadzenia samochodu na tej trasie, nawet po drodze ekspresowej z możliwością dojazdu w komfortowym i niezakłóconym czasie w pociągu między samym centrum Warszawy a centrum Wrocławia.

Zasilanie trakcyjne – myślę, że jest to część bardzo techniczna. Chcę jednak powiedzieć, iż przynajmniej odkąd ja pracuję w PLK, to już w maju 2012 r. brałem udział w pierwszym swoim dużym koordynacyjnym spotkaniu dotyczącym projektu. Wtedy zostały też w krótkim czasie zawarte umowy przyłączeniowe z wykonawcami zasilania i, jak mówię, zasilanie dla rozkładu jazdy od grudnia tego roku jest gotowe. Dla wyższych prędkości i dla częstszych przejazdów pociągów w miarę konieczności czy też pojawiania się dodatkowych połączeń z wykorzystaniem taboru pełne zasilanie będzie gotowe na koniec 2015 r., żeby zmieścić się ze wszystkim jeszcze w tej perspektywie finansowej.

Chciałbym jeszcze odnieść się do dwóch elementów wypowiedzi panów posłów wnioskodawców z początku dzisiejszego posiedzenia. Otóż do tego, co mówiłem o projekcie kolei dużych prędkości, chciałbym dodać, że studia, które prowadzimy i elementy, które mogą być wykorzystane za 15 lat, gdy znajdą się pieniądze na realizację tego projektu, dotyczą również połączenia Poznania z granicą Niemiec i Katowic z granicą Czech. Z tym, że o ile jeszcze nasi czescy koledzy zajmujący się infrastrukturą, czyli odpowiednik PLK, deklarują prowadzenie studiów i projektu trasy o wyższych parametrach do granicy z Polską, o tyle ze strony zarządcy infrastruktury w Niemczech taki projekt się nie toczy i nie mamy żadnych sygnałów. Pytałem o to swojego odpowiednika i na razie Niemcy nie przewidują połączenia między Berlinem a granicą z Polską jakimś szybszym połączeniem. Powiem też państwu, co nie jest żadną tajemnicą, bo można to wyczytać z rozkładu jazdy, że to głównie Intercity obsługuje komunikację między Warszawą a Berlinem. Mimo to ograniczone studia obejmują również te dwa połączenia do granicy.

Jeszcze w tym miejscu powiem może nie całą, ale tylko końcówkę historii szybkich pociągów w Czechach. Otóż te pociągi w Czechach… Już, tylko…

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Ponad dwie godziny…

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Jest ponad 20.00. Jeżeli…

**Prezes Zarządu PKP PLK S.A. Remigiusz Paszkiewicz:**

A, przepraszam.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Sekundę. Panie…

**Prezes Zarządu PKP PLK S.A. Remigiusz Paszkiewicz:**

Nie, nie na zmęczenie.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Niech pan powie, że skończy o 21.00, to przyjdziemy.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Panie przewodniczący.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**
O Czechach już nie chcemy słuchać.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**
Panie przewodniczący.

**Prezes Zarządu PKP PLK S.A. Remigiusz Paszkiewicz:**
To kończę. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**
Panie przewodniczący, bardzo proszę abyśmy umożliwi sobie wzajemnie pracę. Panie przewodniczący, kiedy jako wnioskodawcy uzasadnialiście wniosek, to także były elementy wykraczające poza temat, ale nikt nie ingerował. Patrzyłem i samo uzasadnienie też zajęło 45 minut. W związku z tym dajmy po prostu szansę złożenia informacji, bo to są bardzo istotne kwestie. Zresztą mam nadzieję, że będzie to dobra kanwa do debaty.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**
Ale w pytaniach uzupełnimy się nawzajem.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**
Przepraszam, panie pośle. Bardzo proszę, panie prezesie.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**
Tyle czasu zajął pan swoim wywodem, że już naprawdę wszyscy jesteśmy zmęczeni. A pana prezes występuje w sali plenarnej i byśmy posłuchali.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**
Panie pośle, kto ma ochotę, może pójść posłuchać. Naprawdę nie zatrzymujemy tutaj nikogo na siłę. Czy pan prezes Paszkiewicz skończył czy chce jeszcze coś dodać? Bardzo proszę.

**Prezes Zarządu PKP PLK S.A. Remigiusz Paszkiewicz:**
Padła tylko informacja, że i w Czechach, i w Niemczech, czyli, o ile dosłownie pamiętam, u zachodniego i południowego sąsiada jeżdżą takie pociągi, budują oni połączenia itd., a my nic nie robimy. To jest nieprawda. Pociągi tego typu jeżdżą w Czechach z maksymalną prędkością 160 km/h. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**
Bardzo dziękuję, czyli ewidentne odniesienie się do kwestii, które były zawarte w pytaniu. Panie ministrze, pytam, bo rozumiem, że informacja jest zakończona, tak? Wobec powyższego otwieram debatę. Bardzo proszę. Jeszcze pan prezes, tak? Bardzo proszę.

**Prezes Zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski:**
Przepraszam, oczywiście, nie chcemy państwa męczyć, natomiast prezes Celejewski miał jeszcze informacje techniczne, ale rozumiem, że jeżeli goni nas czas, możemy to pominąć i poprosić o pytania.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**
Dopytamy.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**
Dobrze. W kwestii formalnej, proszę.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**
Otóż, pragnę tutaj jasno i wyraźnie podkreślić. My nie jesteśmy zmęczeni, panie prezesie; chcemy skoncentrować się na zasadniczym problemie poruszonym we wniosku. To nie jest kwestia zmęczenia, jesteśmy gotowi uczestniczyć w merytorycznej debacie kilka godzin. To nie jest problem zmęczenia, problem polega na tym, iż wydaje się, że pan prezes PKP PLK bardzo daleko odszedł od meritum, wkraczając na teren Czech. Dziękuję.

**Głos z sali:**
Bez przesady.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Pozostańmy po prostu przy swoich zdaniach. Naprawdę szkoda czasu. Bardzo dziękuję za przedłożoną informację. Otwieram debatę. Jako pierwszy zgłaszał się pan poseł Król. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo. Jeżeli panowie prezesi i pan minister pozwolą, skupię się jednak na początku przedsięwzięcia, jakim był przetarg, który państwo ogłosiliście. Najpierw chciałbym skoncentrować się na tym, na czym państwo chcieliście skończyć, czyli na warunkach technicznych, bo, moim zdaniem, jest to punkt wyjścia do dzisiejszej rozmowy i do przedsięwzięcia pod tytułem „zamówienie publiczne".

W mojej ocenie, można postawić hipotezę i postaram się ją dzisiaj udowodnić na konkretnych zapisach SIWZ i podpisanej już przez państwa umowy, że w pierwotnym zaproszeniu do negocjacji w 2008 r. zaproponowaliście państwo wygórowane wymagania techniczne, wykraczające poza potrzeby przewoźnika i niedostosowane do stanu infrastruktury, jaki jest w Polsce. Zresztą dzisiaj państwo to udowodniliście. Krótko mówiąc, dokonaliście operacji pod tytułem: „kupimy pociągi, które jeżdżą maksymalnie 250 km/h". Następnie przychodząc do Komisji Infrastruktury mówicie o tym, że właściwie w Polsce można jeździć ze średnią prędkością eksploatacyjną 160 km/h, a maksymalnie pociągi osiągną 200 km/h, więc doprowadziliście do sytuacji, w której wyeliminowani zostali dwaj, powiedzmy, trzej podstawowi polscy producenci mogący brać udział w tym przedsięwzięciu i to postaram się dzisiaj udowodnić na konkretnych zapisach.

Warunki techniczne, które państwo postawili w 2008 r., w głównej mierze argumentowane były wymaganym terminem dostawy pojazdów. Wtedy państwo uzasadniali to koniecznością obsługi pojazdami Euro 2012. Zwracam na to uwagę, bo to naprawdę zakrawa na groteskę. Zapisy te zmusiły polskich producentów, czyli Newag oraz bydgoską PESA, do związania się na zasadach konsorcjum z podmiotami dysponującymi większymi mocami produkcyjnymi i doszło do stworzenia takich konsorcjów. Teraz, jeżeli popatrzymy szerzej na rynek kolejowy, na którym funkcjonują ci producenci, to dochodzi w Polsce do zadziwiającego zbiegu okoliczności. Polega on na tym, że w kwietniu 2010 r. Bombardier wygrywa przetarg na dostawę lokomotyw dla spółki Koleje Mazowieckie. Kolejny zbieg okoliczności polega na tym, że w październiku 2010 r. Siemens wygrywa z kolei przetarg na dostawę wagonów metra dla miasta Warszawy, a już w listopadzie 2010 r. Alstom wygrywa przetarg na dostawę 20 pociągów dla Intercity. Nastąpił taki zadziwiający zbieg okoliczności, że ci producenci wszędzie konkurują, a tutaj jakoś konkurencji nie podjęli. Co też należy przypomnieć, że w tych postępowaniach nie miały miejsca sytuacje związane z kilkukrotnym wnoszeniem środków prawnych mających na celu odrzucenie lub unieważnienie ofert uznawanych przez zamawiających za najkorzystniejsze. Nie jest żadną tajemnicą, że w wielu postępowaniach dochodzi do tego typu procederu, a tutaj jakimś dziwnym zbiegiem okoliczności do czegoś takiego nie doszło.

Teraz popatrzmy na SIWZ z 2008 r., który państwo zaproponowaliście i który tak naprawdę spowodował wykluczenie dwóch czy trzech polskich producentów, w porównaniu do tego, co podpisaliście już państwo z wykonawcą w maju 2011 r. To są, moim zdaniem, kompletnie porażające informacje, a jakoś się państwo po tym zupełnie prześlizgnęliście. W 2008 r., kiedy jeszcze polskie podmioty mogły stawać do przetargu, państwo uznawali za nieprzekraczalny termin dostawy pierwszych 14 składów 13 kwietnia 2012 r. Przypominam, że mówimy o 2008 r. Pożądany termin dostarczenia kolejnych – 6 do stycznia 2013 r. Jakoś się tak dziwnie składa, że jak dochodzi do podpisania umowy z wykonawcą 30 maja, to termin wykonania dostawy to 960 dni od wejścia w życie umowy, mimo tego, że mamy 2011 r. To jest po prostu porażające. Krótko mówiąc, gdyby ci potencjalni wykonawcy, którzy startowali w przetargu w 2008 r., mieli taką wiedzę albo dostali takie warunki, to diametralnie zmieniłoby to postępowanie przetargowe. To jest pierwszy, w mojej ocenie, niezwykle istotny dowód na to, że działy się dziwne rzeczy wokół tego postępowania przetargowego.

Dalej, państwo wymagacie w terminie 12 miesięcy od dostawy ostatniego pojazdu, a to już jest porażająca informacja, dopuszczenia do eksploatacji na terenie Niemiec,

Austrii i Czech. Jest to zapisane przez państwa w 2008 r. Oczywistym jest, że żaden z polskich producentów nie może tego dopełnić. Co się dzieje? Jak wygrywa niepolski producent to mówi się, że w terminie 5 lat od dnia dostawy ostatniego pojazdu ma być dopuszczenie do eksploatacji na terenie Niemiec i Austrii i żeby się nie przemęczał (tutaj ktoś niezbyt skutecznie próbował przykryć wątek czeski), to w Czechach już tylko na głównych liniach. Nie dosyć, że 5 lat, to jeszcze ułatwienie na terenie Czech. Popatrzmy na kolejne elementy tego SIWZ.

Współczynnik niezawodności – pierwotnie w 2008 r., kiedy mogli jeszcze startować polscy producenci, minimum 0,98. Co dzieje się już w 2011 r., jak podpisuję się umowę z zagranicznym wykonawcą? Jakoś bardziej liberalnie robi się już 0,97. Popatrzmy dalej: minimalny promień łuku toru dla składu w 2008 r., gdy mogą startować polscy producenci, to 100 m. Powiedziałbym, że dość wymagająco. A już jak się podpisuje umowę z zachodnim wykonawcą, to nagle się okazuje, że potrafimy być liberalni i potrafimy przyjąć150 m. Popatrzmy dalej – maksymalne pochylenie toru, na którym pociąg musi być utrzymany w spoczynku w 2008 r., gdy mogą wystartować polscy wykonawcy to 35%, maksymalne pochylenie toru jak już podpisujemy umowę z wykonawcą niepolskim to 30%. Kolejne ułatwienie. Liczba miejsc siedzących to już są detale, że jak Polacy mogli startować, to wymagaliśmy 380-420. Jak wygrał kto inny to już zeszliśmy na 400, ale rozumiem, że to już jest detal, o 20 miejsc w wagonie nie będziemy się kłócić. Temperatura w Polsce, jak państwo wiedzą, czasami potrafi spaść dość nisko i jeszcze w 2008 r. ktoś doszedł do wniosku, że w Polsce może być temperatura -30º. Trzeba się z tym zgodzić. Nastąpiło jakieś gwałtowne ocieplenie klimatu w 2011 r., bo tutaj już maksymalnie uznano, że temperatura w Polsce może spaść tylko do -25 º. Muszę powiedzieć, że globalne ocieplenie w PLK przebiega dość radykalnie. Wychodzi na to, że przyjmując takie założenia za parę lat w ogóle zlikwidowana zostałaby zima.

Podsumowując, podałem tylko i wyłącznie fakty, które zamieściliście państwo w SIWZ i to, co państwo realnie podpisali. To są twarde dane i porównania konkretnych parametrów. Stawiam dzisiaj tezę, że z porównania tych parametrów jednoznacznie wynika, iż w przeważającej części parametry uległy albo uproszczeniu albo złagodniały i znacznie ułatwiły wykonawcy kontraktu realizację zamówienia. Szczególnie istotne są dwa pierwsze parametry, o których mówiłem, czyli czas dostawy i homologacja na terenie Niemiec, Austrii i Czech. Oba parametry były w tamtym czasie zaporowe i, w mojej ocenie, niemożliwe do spełnienia przez polskich producentów. Do jakiego momentu teraz dochodzimy, o co tak naprawdę chodzi? Jak nie wiadomo, o co chodzi, to chodzi o pieniądze. To padło i nie spodziewam się, że państwo się tak łatwo do tego przyznają, ale może w podświadomości wyszła na jaw jakaś elementarna szczerość.

Bo o co tak naprawdę chodzi? Chodzi o to, co poruszyli wprowadzający panowie posłowie, że możemy mówić o generalnym podziale, albo o pociągach zespolonych Pendolino i w teorii, bo w Polsce możemy mówić tylko w teorii o osiągnięciu prędkości 220-250 km/h, albo o tzw. pociągach konwencjonalnych i 190 km/h. Czy zdecydowaliśmy się i państwo to dzisiaj pokazywali i przyznali, że kupimy pociągi, które osiągają 220-250 km/h, wiedząc, że nie można tego w Polsce zrealizować, bo nie ma takiej technicznej możliwości? Polskie pociągi można było kupić taniej i osiągają one prędkość 190 km/h. Dla tych 10 km/h na prostych odcinkach ktoś się zdecydował na to, żeby dokonać takich zmian i na tak kontrowersyjne rozwiązanie, szczególnie w kontekście ostatnich aspektów technicznych, o których mówimy.

Pozwoliłem sobie też dokonać pewnej analizy porównawczej jeśli chodzi o ceny. Dokonałem oczywiście pewnego założenia, jakie przy każdej analizie jest potrzebne i przyjąłem, że satysfakcjonowałyby nas pociągi, które osiągają maksymalną prędkość do 190 km/h, czyli, mówiąc wprost, takie, które Polacy potrafią zbudować. Polska myśl techniczna potrafi je sprzedawać na cały świat z wyjątkiem polskich kolei. Polskie koleje jakoś niekoniecznie zainteresowane są polskimi pociągami. W wielu krajach można się przejechać za granicą pociągiem wyprodukowanym w Polsce, trochę trudniej jeśli chodzi o szybkie koleje w Polsce. Teraz popatrzmy, jak to porównanie wygląda z punktu widzenia kosztów. Jeszcze raz zwracam uwagę, i to też dzisiaj padło w prezentacjach, że linie magistralne będące eksploatowane wyłącznie z prędkością do 160 km/h, to jest

nasz punkt odniesienia. Mówimy o osiągnięciu 200 km/h, niemniej jednak mogliśmy się zdecydować na pociągi, które osiągają do 190 km/h, więc jest to różnica 10 km/h. Popatrzmy, mówił o tym też pan poseł Polaczek, w mojej ocenie, jest to bardzo ważne i trzeba to przypomnieć, że dla tej różnicy prędkości zysk na trasach, o których państwo mówiliście, bo pociąg przecież nie jedzie cały czas z taką prędkością, mówimy o pewnej średniej prędkości, to różnica między 190 a 200 będzie wynosiła 11 minut. Muszę powiedzieć, że to jest chyba najdroższe 11 minut w dziejach wszechświata.

A kończąc i wracając do porównania przyjąłem założenia, że koszt jednego pociągu, w uproszczeniu dla 1 euro to 4 zł, czyli 20 mln euro to 80 mln zł w przypadku przetargu, który państwo zrealizowali i podpisali. To w przypadku alternatywnego pociągu konwencjonalnego możemy mówić o 50 mln zł, czyli jest tu 30 mln zł różnicy tylko na jednym pociągu, a po wymnożeniu przez 20 pociągów jest to 600 mln zł różnicy. Koszty budowy zaplecza to średnio licząc ok. 80 mln różnicy między 30 mln euro a 12,5. Koszt dostawy i zaplecza to jest łącznie 680 mln różnicy, a różnica w rocznym koszcie utrzymania 20 pociągów wyniosłaby 11 mln zł. Jest to porażające wyrzucenie pieniędzy w błoto, a przyjść dzisiaj i powiedzieć: „tak, kupiliśmy pociągi, które w teorii osiągają prędkość, której w Polsce nie da się osiągnąć” to jest po prostu kompletny odjazd. Jeszcze czegoś takiego, to muszę powiedzieć, że w życiu nie widziałem.

Myślę, panie przewodniczący, że minimum, na którym dzisiaj Komisja powinna zakończyć, to jest pilne skierowanie wniosku do Najwyższej Izby Kontroli o przeprowadzenie kontroli tego postępowania przetargowego, bo tylko na podstawie danych, o których dzisiaj mówiłem i które porównywałem, w mojej ocenie, taka kontrola jest jak najbardziej uzasadniona. Dziękuję za uwagę. Cieszę się, że udało mi się wytrwać te dwie godziny, żeby powiedzieć o kilku faktach. Dziękuję serdecznie.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, wobec powyższego ustalam czas na zadawanie pytań i podjęcie dyskusji na pięć minut. Panie pośle, pan akurat rzeczywiście zasilił swoją wiedzą naszą Komisję. Nie mógł pan pewnie tego zrobić, ale niedawno przygotowaliśmy tematy dla NIK do pracy w najbliższym roku. Akurat tego tematu nikt nie zgłosił, a prosiliśmy.

**Głos z sali:**

To zgłaszamy.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Już podjęliśmy decyzję w tej sprawie. Bardzo proszę panią poseł Annę Paluch. Bardzo proszę, pani poseł.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Dziękuję bardzo. Nie będę już powtarzała kwestii, które zostały poruszone przez mojego przedmówcę, ale chciałabym zwrócić uwagę na aspekt, o którym mówił tutaj prezes Paszkiewicz, informując nas o zakresie remontów na poszczególnych trasach, mówiąc w pewnym uproszczeniu. Otóż, szanowni państwo, panie prezesie, śledząc tok pańskiej wypowiedzi jestem troszeczkę zawiedziona, ponieważ mówił pan jasno i wyraźnie, że zakres remontów jest różny. W pewnym momencie na pewnych odcinkach torów są to tylko remonty mające przywrócić pierwotne parametry, które trasa miała kilkanaście czy dwadzieścia lat temu. W niektórych miejscach remonty mają daleko bardziej idący zakres, co ma doprowadzić do osiągnięcia lepszych parametrów podróży tą trasą. Mówiąc szczerze, miałam nadzieję, że na dystansie Kraków – Warszawa będzie to trochę lepiej wyglądać. Kiedy pan podał czas 2 godz. 28 min. w nowym rozkładzie, a potem 2 godz. 18 min., to jest to po prostu rozczarowujące. Pamiętam 1992 r., kiedy rozpoczęły się przewozy Intercity na trasie Kraków-Warszawa i wtedy na tym dystansie pociąg jeździł 2 godz. 25 min. Znam to z autopsji i pamiętam, bo dojeżdżałam do Warszawy, więc nie jest to żadne odkrycie Ameryki ani niewiadomo jakie osiągi. Nasza własna wiedza i doświadczenie życiowe podpowiada nam, że jest to dalece niewystarczające. To jest pierwsza kwestia.

Kwestia druga, którą chciałam poruszyć, to jest nasza prośba zawarta we wniosku prezentowanym tutaj przez kolegów, dotycząca problemów finansowych. Już tutaj przed

chwileczką kolega wyliczył różnicę. Sama jestem, że tak powiem mocno rozczarowana, bo nowosądecki Newag to jest naprawdę dobra firma i jest ogromne rozczarowanie tym, że eliminuje się z takich zamówień krajowe firmy. Widać, że nie było to właściwie przeprowadzone postępowanie. Różnice w kosztach eksploatacji są naprawdę duże i nie usłyszeliśmy tutaj rzetelnych danych, jak kwestia eksploatacji 20 składów Pendolino wpłynie na sytuację finansową spółki PKP. To jest bardzo poważny problem i prosiłabym o podanie twardych danych, w jaki sposób koszty eksploatacji będą rzutowały na sytuację finansową spółki. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję, także za dyscyplinę, akurat pięć minut. Bardzo proszę pana posła Jerzego Szmita.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo. Może zacznę od bardzo prostego pytania, mam nadzieję, że otrzymam też prostą jednoznaczną odpowiedź. Ile będzie kosztował bilet? Bardzo proszę, ile będzie kosztował np. bilet z Warszawy do Krakowa i na innych trasach? Jaki planujecie panowie przewieźć strumień pasażerów w ciągu roku, np. najbliższego 2015? Chodzi o to, że mówimy tutaj o wydawaniu gigantycznych pieniędzy, o miliardach złotych. Rozumiem z wystąpienia, że udało się panom, jak to się mówi w żargonie, poskładać finansowanie z różnych źródeł, ale jednak w pewnym momencie musi nastąpić *break point*, kiedy do inwestycji przestanie się dopłacać. Kiedy planujecie osiągnąć rentowność tej inwestycji?

Myślę, że jest to bardzo ważne dla nas wszystkich, bo jest to kosztowna inwestycja. Wiem o tym, że pieniądze, które będą wydane na Pendolino, można bardzo efektywnie wydać w wielu innych obszarach polskich linii kolejowych, które naprawdę poprawią standard podróżowania milionów (podkreślam) obywateli. Dlatego chciałbym zderzyć też ze sobą te dwie liczby pasażerów Pendolino z pozostałymi pasażerami, którzy korzystają z PKP w innej formie. Podsumowując tę część moich pytań, chciałbym zapytać państwa o plan finansowy przedsięwzięcia. Kto go weryfikował, jak on jest przyjęty, kto ostatecznie był osobą, która go zatwierdziła i czy był ostatnio zmieniany wobec problemów, które się pojawiły?

Następne pytanie – kiedy planujecie, szanowni państwo, wykorzystanie w pełni możliwości technicznych Pendolino? Jest to droga inwestycja i jak już rozpoczął wątek pan poseł Król, planując każdą inwestycję zawsze patrzymy, jaka jest efektywność ponoszonych nakładów. Czyli, na ile warto chociażby zwiększyć prędkość pociągu o 5 km/h, wydając na to np. 20% więcej niż na to, żeby uzyskać dotychczasowe 95% prędkości. Takie pytania musimy sobie po prostu zadawać, bo inaczej wprowadzimy się w bardzo poważne problemy finansowe.

Kolejne pytanie – jak państwo oceniają roczne koszty użytkowania Pendolino w 2015 r.? Musicie to szacować i wiedzieć, ile będzie kosztowało używanie tych maszyn i całego projektu. Na jakim poziomie jest, państwa zdaniem, zaawansowanie projektu, czyli, jaki jest w tej chwili procent wykonania? Chciałbym to też połączyć z pytaniem, jaki jest procent wydatkowania środków na projekt? Były płacone zaliczki, to gdzieś tam przemknęło, ale rozumiem, że były już wydatkowane znaczne środki. Jak te dwa parametry mają się do siebie – stopień zaawansowania, wykonania projektu i stopień wypłacanych kwot na projekt?

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Panie pośle, proszę konkludować.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Szkoda. Do czerwca miały się rozpocząć szkolenia załóg, a się nie rozpoczęły. Rozumiem, że państwo jesteście pewni, że uruchomicie Pendolino, nie będę pytał o alternatywne programy, ale jeszcze takie pytanie – czy prawdą jest, że w grudniu 2014 r. planujecie państwo uruchomienie projektu? Na CMK będą jeszcze trzy miejsca, w których nie zakończą się inwestycje i ruch będzie prowadzony jednotorowo i z ograniczoną prędkością. Pytanie dotyczące sposobu, w jaki PKP Intercity nadzoruje prace nad składami

Pendolino w fabryce w Savigliano. Czy jest tam prowadzony stały nadzór przez 24h, jak to chociażby wykonują kontrahenci bydgoskiej PESA, gdy realizowane są inwestycje dla niemieckich przewoźników? Ostatnie pytanie – jak wyglądają przygotowania do utworzenia zaplecza na utrzymanie Pendolino w innych miastach niż Warszawa, chociażby w Gdyni? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę pana posła Kazimierza Smolińskiego. Pan poseł Smoliński także powrócił do Komisji Infrastruktury. Witamy. Bardzo proszę, udzielam panu głosu.

**Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, były dosyć długie wyjaśnienia ze strony zaproszonych gości, ale praktycznie nie uzyskaliśmy odpowiedzi na pytania zadane w naszym piśmie. Nadal proszę o przedstawienie kluczowych zagadnień w zakresie praw i obowiązków stron zawartej umowy, kosztów zakupu, utrzymania taboru, informacji dotyczących źródeł finansowania inwestycji, wydatków poniesionych przez PKP Intercity, w tym wynikających z zawartej umowy kredytowej, gwarancji udzielonych przez ministra finansów, a także uzgodnień z KE dotyczących współfinansowania części inwestycji środkami europejskimi oraz udzielenie miarodajnej informacji dotyczącej problemów z homologacją dla tegoż taboru.

Co prawda, pan minister mówił, że homologacja jest możliwa, ale niedawno, kilka dni temu, na portalu Rynek Kolejowy pojawiła się informacja, że ministerstwo stwierdza, iż nie da się teraz homologować pociągów w Polsce do 250 km/h. Obowiązują tutaj przepisy ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z 2013 r. o interoperacyjności systemu kolejowego, właściwe przepisy dotyczące nowelizacji specyfikacji technicznych interoperacyjności TSI itd. i w Polsce nie da się tego zrealizować w tej chwili. Na żadnym odcinku nie można zrobić homologacji na 250 km/h.

Zadaję pytanie, czy w tej chwili zagrożenie opóźnienia leży po stronie infrastruktury czy po stronie taboru, czy też po obu stronach? Kiedy cały tabor objęty umową zostanie wprowadzony do eksploatacji, czy te pociągi, które miały być zgodnie z umową w maju i zostały dostarczone do Polski, mogą być dostarczone niehomologowane, czy też wymagały w tym momencie homologacji? Mówię tylko o pociągach z maja.

W związku z tym, że mieszkam na Pomorzu i ostatnio ukazały się dosyć niepokojące informacje, że w związku z remontem wjazdu do Gdańska i budową tzw. Centrum Radunia, gdzie będzie zadaszenie, a właściwie nad torami będzie stał budynek, jest zagrożenie, że kursowanie Pendolino ograniczy możliwości wjazdu pociągów do Gdańska. Czy była w tym zakresie przeprowadzana jakaś analiza? Szczególnie przewozy towarów niebezpiecznych mogą być zagrożone kursowaniem Pendolino.

Następnie też proste pytanie, bo chciałbym uzyskać informację, jakie prawo obowiązuje w kontrakcie i jaki sąd jest tutaj zastrzeżony do rozstrzygania sporów? Czy znają państwo dokładne koszty roczne i czy są one przewidziane w kontrakcie, jeżeli chodzi o serwisowanie tych wszystkich pojazdów? Jakie są koszty ubezpieczenia związane z pojazdami Pendolino?

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Panie pośle, proszę konkludować.

**Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):**

Myślę, że to wystarczy. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Niektóre informacje, o które pan poseł pyta, były dzisiaj prezentowane na posiedzeniu, ale rozumiem, że chce pan potwierdzenia. Bardzo proszę pana posła Wojtkiewicza.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Dobrze, postaram się krócej, ale bardzo konkretnie. Daliście takie specyfikacje i warunki techniczne, jak były tu omówione, czyli 250 km/h, i przez to od razu ustawiliście nasz przemysł do odrzucenia. Można było z góry przewidzieć, że polski przemysł nie ma szans, co powiedział tu wcześniej kolega, że oni nie wejdą do konkurencji. Pytam się w takim razie, czy był robiony jakiś rachunek ekonomiczny, bo to jest potężne przedsięwzięcie. Sam tabor kosztuje 2 mld zł, czyli jeden skład kosztuje co najmniej 100 mln zł. Polski kosztowałby połowę, prawie 50 mln zł, a do tego dochodzi cała infrastruktura itd. Jeżeli miałbym coś takiego wykonać, to poprzedziłbym to rachunkiem ekonomicznym i pytam się pana prezesa i pana ministra, czy robilibyście jakiś rachunek ekonomiczny? Bo jeżeli nie, to jesteście dyletantami. Tak po prostu nie można działać, tak samo jak ci panowie w knajpach Sowa i Koledzy, czy jakieś inne. Bardzo mi po prostu przykro z tego powodu i Polsce też jest przykro, bo my wszyscy za to płacimy. Wyeliminowaliście polski przemysł, gdzie jest zatrudnienie, rozwój techniczny, rozwój nauki i jednym pociągnięciem pióra go wyeliminowaliście. Dzisiaj dajecie 2 godz. 28 min. na trasie Kraków-Warszawa, potem 10 minut krócej, a w 2005 r. jechałem do Warszawy 2 godz. 40 min. Pani mówi 2 godz. 25 min. Proszę, ile 20 minut ma kosztować pieniędzy. Ten pociąg Intercity jechał 160 km/h, prędkościomierz wyświetlał prędkość.

Teraz szukacie pieniędzy i co robicie na kolei? Np. w takim miasteczku, gdzie wisi na dworcu tablica „Tuchów", a pod spodem „dom pogrzebowy". To jest właśnie obraz kolei. Z jednej strony, robicie, moim zdaniem, głupoty, ale to już jest nie do odrobienia i trzeba by było…

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Panie pośle…

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Nie skończyłem jeszcze.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo proszę, właśnie mija czas.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Dobrze, dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

A deklarował pan, że będzie krótko. Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana przewodniczącego Adamczyka.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Dziękuję bardzo. W tej sekwencji będę starał się uzupełnić wiedzę, mam nadzieję odpowiedziami na pytania, które teraz skieruję do zamawiających. Mam pytanie, bo według informacji, które zostały wyświetlone, nie wiem, czy dobrze odczytałem i zrozumiałem, ale wpłacono już wykonawcy kontraktu 224 mln euro, prawda? Taka pozycja była na slajdzie. Mam pytanie, kto personalnie zatwierdził zlecenie zapłaty tej zaliczki i kiedy wpłacono ją w kwocie 224 mln euro?

**Prezes Zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski:**

Chodzi o aneks czy o całość?

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Proszę? Nie, chodzi o wpłatę. Przeczytałem ze slajdu, że wpłacono 224 mln euro. Rozumiem, że jest to zaliczka na poczet wykonanego kontraktu. Jak ją zwał, tak ją zwał, ale wpłacono kwotę 224 mln euro w sytuacji, kiedy mamy problem natury formalnej i spór między wykonawcą i zamawiającym, więc bardzo proszę o odpowiedź na pytanie, kto zadekretował, kto personalnie zatwierdził wpłatę tych pieniędzy? Czy zrobił to prezes PKP Intercity jako zamawiający, czy zrobił to kto inny? To jest jedno z pytań.

Przewijała się sprawa szkolenia maszynistów. Bardzo proszę o odpowiedź na pytanie, ilu maszynistów przeszło już pełne szkolenie z tych, którzy będą prowadzili te pociągi po polskich torach? Jak wygląda stan przygotowania załóg?

Kolejne pytanie, w związku z tym, że pojawiły się w ostatnich dniach informacje dotyczące kolizji pociągu Pendolino z elementami urządzeń kolejowych, słupów podtrzymujących trakcję, a z drugiej strony, zaprzeczenia, dementi itd. Mam pytanie, czy w umowie z wykonawcą zostały określone skrajne wymiary, które powinny być zachowane przez produkowane pociągi? Czy testowano na polskich torach szlaki, na których przewidziany jest ruch pociągów Pendolino, tzw. makietą? Może nie wszyscy z panów tutaj wiedzą, pytałem kolejarzy, którzy spędzili lata na kolei i zajmowali się wdrażaniem nowych projektów taborowych czy lokomotyw na tory. Panie prezesie, buduje się makietę z drewna i przeciąga się ją po szlakach kolejowych, gdzie przewiduje się, że będzie poruszał się pociąg, aby wykluczyć historie, panie pośle, które mówią o tym, że pociąg Pendolino podobno nie mieści się na wszystkich szlakach, po których powinien się poruszać. Pociąg testowano na szlaku 80 km – proszę o potwierdzenie, czy to prawda, czy testowano już pociąg na pełnej długości szlaków kolejowych, po których będzie się poruszał? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Jerzego Polaczka. Panie pośle, bardzo proszę.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękując za udzielenie głosu, mam kilka merytorycznych pytań. Przede wszystkim z dyskusji wynika tutaj systemowy problem zgodności infrastruktury kolejowej z europejskimi uwarunkowaniami w zakresie interoperacyjności. Mamy decyzję prezesa UTK z 2013 r. o udzieleniu odstępstw dla ponad 60 inwestycji. Mam jedno pytanie do pana prezesa UTK – ile wydał pan dotychczas zgód na dopuszczenie do eksploatacji linii kolejowych, które są zgodne ze standardami unijnymi na podstawie certyfikatu jednostek notyfikowanych i deklaracji zgodności z prawem europejskim? Prośba o ewentualne udzielenie w tej sprawie odpowiedzi również na piśmie.

Następne pytanie do pana ministra i pana prezesa PLK – o ile opóźniony jest program wdrażania systemu ERTMS w stosunku do przyjętego uchwałą przez Radę Ministrów Narodowego Planu Wdrażania ERTMS w Polsce? Kolejne pytanie do pana prezesa PLK. Prośba o jednozdaniową odpowiedź, ile w grudniu 2014 r. będzie w Polsce gotowej infrastruktury kolejowej dla prędkości powyżej 200 km/h? To pytanie do prezesa PKP Intercity, pana prezesa Celejewskiego.

Jak wiadomo, kluczowym założeniem dla atrakcyjności przyjętego projektu Pendolino było równolegle wdrożenie systemu dynamicznej sprzedaży biletów. Jak był pan jeszcze członkiem zarządu ds. sprzedaży, z tego, co pamiętam, były informacje o tym, iż de facto dynamiczny system sprzedaży biletów powinien być już gotowy dla tego projektu jesienią 2013 r. Mamy połowę 2014 r. i pięć miesięcy do uruchomienia połączeń. Jak rozumiem, państwo dzisiaj na poważnie deklarują, że od 14 grudnia 2014 r. Mamy w tym zakresie następującą sytuację. W marcu unieważniono przetarg na budowę systemu, w którym wykluczono spółkę PKP Informatyka (z tego, co się orientuję, jeśli nie, to proszę ewentualnie o sprostowanie) i wybrano wykonawcę systemu, firmę Ernst & Young, która w stu procentach zleciła to firmie PKP Informatyka i ona realizuje zamówienie. Jeśli to nieprawda, to proszę o sprostowanie, dlatego że jest to informacja bardzo bulwersująca i wymagająca twardej odpowiedzi w prawo albo w lewo.

Przedostatnie pytanie – jak rozumiem, zapowiadając wejście rozkładu w grudniu 2014 r., panowie prezesi PKP Intercity, PLK i pan minister deklarują, że 20 pociągów Pendolino, które ma być gotowe i wcześniej przetestowane, maszyniści przeszkoleni itd., będzie jeździło i nie będzie na bocznicy na Grochowie? Dzisiaj mamy sytuację, że tworzy się pewien, można powiedzieć, eksterytorialny obszar na Grochowie, na którym spółka nie ma dostępu do przysłowiowych kluczy, pracownik nie może wejść i się przeszkolić itd. Można powiedzieć, że mamy trochę polityczny separatyzm wewnątrz sektora kolejowego. Nie chcę przyrównywać do innych obszarów za wschodnią granicą, bo nie ma tam żadnych walk, natomiast można powiedzieć, że jest w chwili obecnej walka o dostęp do klucza.

Ostatnie pytanie do pana ministra. Rozumiem, że w układzie, w jakim dzisiaj państwo zaprezentowali projekt, nie jest on faktycznie projektem dużych prędkości bardziej atrakcyjnym dla milionów potencjalnych pasażerów. Natomiast za kilka lat będzie

sytuacja, że w końcu wszystkie ważniejsze metropolie w Polsce będą połączone siecią autostrad czy dróg ekspresowych. Jak w takim zakresie państwo – tutaj mówię do pana ministra – chcą realizować konkurencyjność z drogami w sytuacji, w której mamy gigantyczny spadek liczby przewożonych pasażerów? Podawałem tylko na wstępie mojego dzisiejszego wystąpienia nieoficjalną informację o tym, iż porównanie maja 2013 r. do 2014 r. to jest 22% mniej klientów. Gdyby pan prezes mógł też odnieść się do tego, czy jest to prawdziwa informacja? Jeśli jest nieprawdziwa, to jak to się kształtuje w procentach? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Dla porządku zapytam, czy ktoś ze strony społecznej chciał zabrać głos? Proszę o przedstawienie się, ponieważ posiedzenie jest rejestrowane. Bardzo proszę.

**Przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" Henryk Grymel:**

Henryk Grymel, Sekcja Krajowa Kolejarzy. Myślę, że gros pytań, które chcieliśmy zadać, zostało już zadane. Może tylko krótko odpowiem, że dla nas, dla kolejarzy, to, co się dzieje, to jest po prostu jedna wielka ściema. Powiem krótko, że dojeżdżałem z Katowic parę ładnych lat temu do Warszawy 2 godz. 40 min. Teraz proponuje się po wielomiliardowych nakładach na Pendolino 2 godz. 34 min. To, panie pośle, nie 11, ale najdroższe 6 minut w historii. A kto z tego wziął jaką kasę, to my już nie wnikamy.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Mówił do państwa przewodniczący Sekcji Krajowej „Solidarność", pan Henryk Grymel. Moja prośba, zadając pytania prosiłbym o nie zawieranie sugestii, a jeżeli już i jeszcze tego typu, to od tego są stosowne organa państwa.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Proszę nie wyręczać cenzorów. Cenzura już poległa.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Pani poseł, proszę mi umożliwić prowadzenie posiedzenia. Zwracałem się do pana przewodniczącego.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Panie przewodniczący, proszę nie wyręczać cenzorów. Cenzura poległa 25 lat temu. Pańską rolą jest prowadzenie posiedzenia, a nie cenzurowanie wypowiedzi i do tego jeszcze gości.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Pani poseł, to nie jest żadna cenzura z mojej strony. Bardzo proszę, kto jeszcze z państwa?

**Przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" Henryk Grymel:**

*Ad vocem*, zadam krótkie pytanie – ile konkretnie miliardów złotych kosztuje skrócenie przejazdu z Katowic do Warszawy o 6 minut?

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję, kto z państwa jeszcze chciał zabrać głos? Proszę o przedstawienie się i zabranie głosu. Proszę.

**Członek Komitetu Sterującego Stowarzyszenia „Republikanie" Marcel Klinowski:**

Marcel Klinowski, Stowarzyszenie „Republikanie". Panie ministrze, panowie prezesi, projekt Pendolino trwa od 2008 r. W tym czasie sporo zmieniło się na rynku transportu zbiorowego. Zwiększyła się konkurencja szczególnie ze strony przewoźników autobusowych i lotniczych. Z roku na roku zmniejsza się konkurencyjność kolei. W związku z pracami na infrastrukturze kolejowej, szczególnie jeżeli chodzi o linię Warszawa – Gdynia, gdzie skokowo nastąpiło ograniczenie popytu, mam pytanie. Czy ministerstwo i PKP Intercity mają jakikolwiek plan na przywrócenie zainteresowania pasażerów i zwiększenie konkurencyjności na tej trasie? Wiemy, że po wielu perturbacjach z finansowaniem projektu Pendolino na pewno założenia co do cen biletów i systemu sprzedaży zdążyły się zmienić. Nie ma dynamicznego systemu sprzedaży zgodnie z zapowiedziami, o czym już mówił minister Polaczek. W związku z tym, czy PKP Intercity przewiduje jakieś

zmiany co do założeń z poprzednich lat jeżeli chodzi o ceny biletów i zwiększenie konkurencyjności kolei w porównaniu do przewoźników autobusowych i lotniczych?

A poza tym, z uwagi na to, że przewozy będą realizowane na zasadach komercyjnych, czy istnieją jakieś prognozy grupy PKP Intercity dotyczące opłacalności projektu Pendolino i czy za rok, za dwa lata nie okaże się, że bardziej będzie opłacało się przewoźnikowi nie realizować przewozów pociągami Pendolino niż prowadzenie sprzedaży usługi EIC Premium? A także czy w przypadku, kiedy PKP Intercity będzie ponosiło straty w związku z projektem Pendolino, ministerstwo czy PKP nie rozważy wariantu, żeby znowu zmienić finansowanie albo zrezygnować z dofinansowania unijnego? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję. Bardzo proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania i odniesie się do poruszanych kwestii. Niektóre trochę odbiegały od głównego tematu dzisiejszego porządku posiedzenia. Bardzo proszę, panie ministrze.

**Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Zanim się odniosę, chciałem powiedzieć, że takie korupcyjne insynuacje, które wygłasza pan przewodniczący Grymel, są niedopuszczalne. Jeżeli dysponuje jakąś wiedzą, wydaje mi się, że powinien się udać do właściwych organów, a nie w ten oto sposób insynuować. Myślę, że to metody z trochę innego systemu.

Natomiast wracając już do merytorycznej części, ponieważ większość pytań dotyczyła przede wszystkim procesu wyboru dostawcy pociągu, pewnych procedur w trakcie wyboru i jego uzasadnienia, tego, czy polscy producenci byli w jakiś sposób wykluczeni, to chciałem najpierw przekazać głos panu prezesowi Celejewskiemu, który najlepiej jest w stanie to wytłumaczyć. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję i bardzo proszę, panie prezesie. Pan prezes Celejewski, proszę bardzo.

**Prezes Zarządu PKP Intercity S.A. Marcin Celejewski:**

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo. Trochę ubolewam, że nie udało mi się przedstawić prezentacji, ponieważ są tam odpowiedzi na zdecydowaną większość państwa pytań. Niemniej jednak teraz w trybie ekspresowym postaram się odpowiedzieć.

Zacznę od pytania pana ministra Polaczka o sytuację finansową spółki, które padło jeszcze w uzasadnieniu, żeby też uspokoić wszystkich państwa. Jeśli chodzi o dane przewozowe i finansowe, to w skrócie chciałem państwu przypomnieć, że w PKP Intercity od 2009 r., co bardzo często jest zapominane, istnieją dwa modele biznesowe: model dalekobieżny i model przewozów regionalnych. To bardzo istotne z punktu widzenia tego, co zaraz powiem i zobaczycie to państwo najlepiej na wynikach finansowych spółki po pięciu miesiącach. Jeśli chodzi o przewóz pasażerów, czy, tak naprawdę, o przejazdy, to, faktycznie, to nie są żadne tajne dane, można się do nas zawsze o to zwrócić; w maju było to 22% mniej przejazdów, (zwracam uwagę na słowo „przejazdów") przy ograniczeniu oferty przewozowej o 13,5%, oczywiście, najmniej rentownych pociągów. Niemniej jednak na ten spadek, bo w tym momencie za pięć miesięcy jest to 1900 tys. przejazdów i tego nikt nie zamierza ukrywać, aż 1400 tys. to są przejazdy generowane na bardzo krótkich odcinkach na trzech trasach na podstawie biletów miesięcznych. Liczba 1400 tys. przejazdów, którą państwo utożsamiają z pasażerami, oznacza, że przez pięć miesięcy 10 tys. osób nie kupiło biletów miesięcznych, nic więcej.

Dla porównania chciałem powiedzieć, że w modelu dalekobieżnym, i ta informacja jest, moim zdaniem, bardzo istotna, w maju PKP Intercity osiągnęło wzrost liczby pasażerów o 40%. W maju przewozy dalekobieżne Intercity wzrosły o 40% rok do roku. Ruch dalekobieżny jak najbardziej charakteryzuje się kierunkiem wzrostowym. Tu na krótko przejdę tylko do ostatniego pytania – trasa do Trójmiasta w tym roku za pięć miesięcy odnotowała 19% więcej pasażerów. To samo dotyczy południa, Szczecina i Poznania. Ruch dalekobieżny się rozwija.

Jeśli chodzi o sytuację finansową, tu też chciałbym państwa uspokoić, ponieważ po pięciu miesiącach spółka PKP Intercity osiągnęła wskaźnik EBITDA na poziomie

130 mln zł, a zysk netto po pięciu miesiącach to jest 35 mln zł. Jest to też potwierdzone, w pewnym sensie odpowiadając na państwa pytania, obserwacjami zewnętrznych podmiotów komercyjnych. Spółka PKP Intercity cały czas posiada rating Fitch na poziomie BBB i ma status pozytywny na poziomie BBB jeśli chodzi o walutę i BBB jeśli chodzi o kraj. To są bardzo wysokie wskaźniki. Ma to też swoje przełożenie na to, że przy zmianie struktury finansowania pociągu Pendolino w zasadzie nie używamy środków własnych, dostaliśmy pod ten projekt zarówno gwarancje Skarbu Państwa, jak i gwarancje komercyjnego podmiotu. W żaden sposób spółka PKP Intercity nie stoi na skraju bankructwa – 35 mln zysku po pięciu miesiącach i 130 mln EBITDA plus. Proszę mi pokazać jakiegokolwiek przewoźnika kolejowego w tym kraju, który osiąga takie wyniki. A ta sytuacja będzie się cały czas rozwijała w tę stronę.

Przypominam – w maju 40% więcej pasażerów w przewozach dalekobieżnych ekspresowych, za pięć miesięcy to jest ponad 20%. Cała strata 1900 tys. przejazdów, na który składa się 62 tys. mniej biletów miesięcznych dotyczy trzech tras: Warszawa – Łódź, Przemyśl – Kraków, Przemyśl – Wrocław. 90% z tych przejazdów, czyli z 62 tys. biletów miesięcznych nie zostało kupionych na tych trasach. Przewozy dalekobieżne rozwijają się na całej sieci. Oczywiście, mamy teraz pewne utrudnienia na południu. Byłem to winny pytaniu, które zadał na początku pan minister Polaczek, i obawom, które też się przewijały jeśli chodzi o finansowanie i stabilność finansową spółki, o bezpieczeństwo związane z projektem Pendolino i o efekty, bo to są pierwsze efekty programu restrukturyzacji, który się odbywa. Jesteśmy w stanie, mimo ciężkich remontów i ciężkiej sytuacji dla naszych pasażerów, jeszcze w tym roku do grudnia ustabilizować spółkę, aby od grudnia nie tylko z pociągami Pendolino, ale także z pociągami ekspresowymi, o czym przed chwilą mówiłem, polepszyć ofertę dla wszystkich naszych pasażerów.

Teraz, odnosząc się po kolei do wszystkich pytań, które państwo tutaj zadawali, może będę kontynuował od końca. Przepraszam, ale łączy się to z początkiem mojej wypowiedzi, czyli z przywołanym Gdańskiem – 19% więcej pasażerów w ruchu dalekobieżnym w tym roku za pięć miesięcy. Jeśli chodzi o pytanie, jak kolej zamierza podnieść swoją konkurencyjność – szanowni państwo, wystarczy zaobserwować grudniowy projekt rozkładu jazdy, który został złożony do PKP PLK. To jest przede wszystkim skomunikowanie. Państwo, jak się tutaj znacie na kolei, długo tutaj jesteście, to w historii polskich kolei po reformie nie było takiej sytuacji, że czterech przewoźników ma podpisany list intencyjny o wspólnym stworzeniu rozkładu i zbudowaniu skomunikowań na węzłach. Taki list intencyjny w zeszłym roku PKP Intercity po roku pracy podpisało z czterema kolejami. Rozkład był tworzony i udostępniony na etapie warsztatowym jeszcze zanim poszły wnioski do PLK, żeby zmontować skomunikowania pociągów Pendolino, ale nie tylko, bo dotyczyło to także powiązania z komunikacją lokalną, zarówno z kolejami lokalnymi jak i przewozami regionalnymi i jest to jeden z najistotniejszych kroków, które mają podnieść konkurencyjność transportu kolejowego. Bez tego kroku żadne drobne czy nawet często demagogiczne ruchy cenowe nie mają absolutnie żadnego uzasadnienia, jeżeli nie odbudujemy tego systemu. To jest jedna rzecz.

Druga sprawa, tu przejdę tylko króciutko do slajdu z prezentacji. Pan się pytał znowu, jak chcemy o to walczyć. Mamy 24 połączenia Pendolino dziennie do Krakowa, 6 połączeń Ekspres Intercity i 8 TLK; 10 do Katowic, 16 ekpresów; 8 pociągów do Poznania, 6 ekspresów, 12 TLK; 21 pociągów Pendolino do Gdańska – to są oczywiście pary. Jest to praktycznie oferta co godzinę. W stosunku do tego, co jest dzisiaj, jest to nieporównywalna sprawa. Przy skróceniu czasu do 2 godz. 58 min. jest to kolejny element, który wpływa na podniesienie konkurencyjności kolei w sposób systemowy. Jeszcze raz mówię, nie chodzi tu o robienie jakichś ruchów piarowych, opowiadanie w mediach co się robi dla polskiej kolei, jak to wielu poprzedników na naszym miejscu robiło, tylko o gruntowną pracę restrukturyzacyjną u podstaw, żeby zbudować stabilny efekt, który stoi na wyraźnych, mocnych fundamentach.

Jeśli chodzi o cenę, bo to też padało parę razy, zacznę od ceny i przejdę do dynamicznego systemu sprzedaży, żeby odpowiedzieć ministrowi Polaczkowi. Cena 49 zł ogłoszona bardzo dawno temu nie jest ceną fikcyjną, to po pierwsze. Będzie to cena dostępna na wszystkich połączeniach z Warszawy do Katowic, Krakowa i Trójmiasta, 59 zł to jest

minimalna dostępna cena do Wrocławia. Nie będzie to cena dostępna na zasadzie jedno, dwa, trzy miejsca, będzie to realnie dostępny bilet i możliwy do kupienia na bardzo jasnych i prostych regułach. Do tego w ramach dynamicznego systemu sprzedaży będą kolejne cztery poziomy cenowe.

Wracając do pytania o system. Chciałem też przy tej okazji odczarować: dynamiczny system sprzedaży to, po pierwsze, nie jest żadna magiczna puszka. Można to porównać do prostej sytuacji, że mam komputer albo liczę coś w pamięci. Cała filozofia dynamicznego systemu powstaje z dala od urządzenia. Przetarg na DSS jest przetargiem na fizyczne urządzenie mechaniczne, gdzie trzeba wprowadzić całą strategię, filozofię i logikę dopuszczania odpowiednich poziomów cen. Jeśli chodzi o pierwszą część, czyli pełną strategię pięciu poziomów cen, o których w tej chwili mówię, ich warunki i dopuszczalność, to wszystko jest już gotowe. Trwają prace nad własnym innowacyjnym modelem naszego bardzo utajnionego teamu, składającego się nie tylko z polskich ekspertów, bo w Polsce ekspertów od *pricingu* naprawdę jest niewielu, zmierzające praktycznie do domknięcia prognoz krótkoterminowych, które będą *benchmarkiem* do odpowiedniego otwierania cen w założonej logice. Przetarg na DSS będzie tylko i wyłącznie zamówieniem urządzenia, gdzie trzeba to będzie wgrać.

Wracając do samego przetargu, akurat z informacją, że system miał być gotowy w październiku 2013 r., nie mogę się zgodzić. Natomiast faktycznie przetarg został wtedy uruchomiony. W pierwszej fazie przetargu zgłosiło się pięciu dostawców, żaden dostawca krajowy, ponieważ nie ma dostawców krajowych, którzy są w stanie wykonać taki system. Czterech odpadło w procedurze formalnej, piąty ze względu na fakt nieprzygotowania w sposób właściwy dokumentacji został wykluczony w ostatnim etapie. Ze względu na fakt, że przeprowadzenie kolejnego przetargu dla tego systemu groziłoby pewnym ryzykiem spowodowanym przyczynami formalnymi, to właśnie my zdecydowaliśmy się przeprowadzić drugą fazę łącznie z naszym partnerem z grupy PKP Informatyka. Firma Ernst & Young nie była oczywiście podmiotem, który składał w jakikolwiek sposób swoją ofertę w pierwszym czy drugim przetargu. Tak naprawdę PKP Intercity przy pomocy Ernst & Young i PKP Informatyki prowadzi w tej chwili dialog konkurencyjny. Prace trwają dokładnie od marca, kiedy przetarg został anulowany. Wszystko idzie zgodnie z harmonogramem i w sierpniu maszyna, ta puszka, do której trzeba będzie wgrać system, będzie jak najbardziej obecna.

Tu też chciałem tylko odczarować kolejną rzecz, żeby to pytanie się nie pojawiało. DSS będzie funkcjonował oczywiście dla pociągów Pendolino, bo jest to możliwe, to są dalekobieżne przejazdy o małej liczbie zatrzymań, plus dla Ekspresów Intercity. Dla TLK ten system nie jest w stanie funkcjonować ze względu na zbyt dużą liczbę kombinacji i kompletną niezarządzalność. Chciałem powiedzieć, iż mam nadzieję, że już w sierpniu wszyscy nasi klienci zobaczą poziomy i warunki cenowe, jakie będą już dziś dostępne w pociągach Ekspres Intercity, a będą analogiczne w okresach sprzedaży i poziomach zniżek do tych, które osiągane będą w Pendolino. Nowy cennik zostanie wprowadzony we wrześniu, dlatego mam nadzieję, że w skrócie udało mi się też wyjaśnić i odczarować ten magiczny skrót DSS, bo to jest tylko komputer. Jeżeli nie wiemy, co chcemy do tego komputera włożyć i go nie zaprogramujemy, to będzie tylko stał, a jest on jedynie narzędziem do zaprogramowania. To nie jest magiczny sprzęt, która odpowiada za wszystko, tylko maszyna obliczeniowa i ona będzie w PKP Intercity w połowie sierpnia. Oczywiście, zostają nam trzy miesiące do przeprowadzenia testów, niemniej jednak akurat tego czasu nie przeskoczymy.

Przechodząc do kolejnych pytań dotyczących stricte Pendolino. Jak mówił wcześniej prezes Karnowski, jesteśmy jak najbardziej zdeterminowani, żeby pociąg wjechał na polskie tory w grudniu i faktycznie w poniedziałek po rozmowach z w zasadzie światowym szefostwem Alstom otrzymaliśmy taką deklarację. Natomiast, żeby była też jasność, pociągi wjadą na komercyjnych warunkach, bo, jak wielokrotnie przewijało się na tej sali, one nie wjadą za wszelką cenę. Pociągi zostały zamówione, warunki zamówienia są jasne, jesteśmy bardzo blisko, żeby osiągnąć porozumienie i nie będziemy tutaj naginać prawa też dlatego, żeby wjechał taki pociąg, jaki został zamówiony, czyli dający

wartość dodaną w stosunku do pociągów produkowanych w Polsce. Także determinacja jest, ale nie za wszelką cenę. Niemniej jednak jesteśmy na dobrej drodze.

Przechodząc teraz do konkretnych pytań. Jest bardzo ważna informacja, to dotyczy kilku pytań i chciałem ją przedstawić jako tło. Mówię tutaj o wejściu na Grochów, o tym, czy mieliśmy plan homologacji i jak ją wspieramy. Proszę państwa, PKP Intercity jako klient czeka aż pociąg zostanie dostarczony zgodnie z zamówieniem. Jeśli chodzi o proces odbiorów, to, jak mówił prezes Karnowski, pierwsza partia 8 pociągów zostanie odebrana po odbiorze fabrycznym, po odbiorze końcowym i ostatnim elementem odbioru końcowego zapisanym w kontrakcie jest dostarczenie homologacji. To jest wymóg kontraktowy, bez tej homologacji nie ma możliwości, żeby pierwsza partia 8 pociągów została odebrana. Co oznacza też, bo to jest bardzo ważne, że dopóki pociągi nie będą odebrane, to nie są naszą własnością. To nie my przeprowadzamy testy, proszę państwa, to nie my decydujemy, czy wchodzimy do pociągu i czy nim pojedziemy czy nie, czy przeszkolimy tam maszynistów i będziemy mogli wykorzystać pociąg. To jest decyzja naszego partnera. Bez pozytywnego podejścia do naszej prośby nie ma takiej możliwości. Po prostu pociągi jeszcze w tej chwili nie należą fizycznie do nas, więc nie możemy nimi dysponować.

Jeśli chodzi o prawo kontraktowe, bo ktoś o to pytał. Oczywiście, prawem państwa, gdzie kontrakt będzie rozpatrywany, tak samo jak zapis co do języka, to jest naturalnie Polska i język polski. Odczaruję też tę magiczną kwestię prędkości. Nasze bardzo trudne negocjacje, jak mówił prezes Karnowski, wydaje się, po deklaracjach szefostwa Alstom, że faktycznie zmierzają w dobrą stronę. Spór nie toczy się tutaj o infrastrukturę, która jest w Polsce czy jej nie ma, tylko o przestrzeganie polskiego prawa i warunków zamówienia. Zgodnie z prawem zamówień publicznych, złożona została wiążąca oferta, która ma trzy kluczowe elementy: system SHP, system ETCS 2 i prędkość 250 km/h. Do tego pytania odniosę się później, chciałem po kolei.

Jeśli chodzi o te 250 km/h, proszę z tyłu głowy pamiętać o jednej rzeczy. W tej chwili mamy taką sytuację, że maksymalna prędkość na polskich torach to 160 km/h. Nie możemy dzisiaj odebrać pociągu, który ma system SHP i jeździ na poziomie 160 km/h, bo właśnie wtedy nie działalibyśmy zgodnie z uczciwą praktyką w stosunku do polskich producentów. Każdy producent może wyprodukować pociąg, który jeździ 160 km/h. Niemniej jednak w Polsce 23 lipca wchodzi rozporządzenie, które umożliwia podróżowanie po polskich torach komercyjnie z prędkością wyższą niż 160 km/h. Tu nie ma homologacji pośredniej na 180, 190 czy 210 km/h. To są fikcyjne sprawy. Mówimy dzisiaj o homologacji powyżej 160 km/h. Resztę ustali zarządca infrastruktury. Jeżeli to będzie 200 km/h, będziemy jeździć 200 km/h. Jeżeli będzie 220 km/h, pociąg homologowany do prędkości powyżej 160 km/h będzie jeździł 220 k/h. Jeżeli to będzie 250 km/h, pociąg będzie jeździł 250 km/h. To jest kluczowy punkt pewnego niezrozumienia, które już w tej chwili wyjaśniamy z naszym partnerem. Nie wymagamy od nikogo i do tego nie jest konieczne podpisywanie żadnych aneksów ani dodatkowych porozumień, bo nie walczymy o system ETCS 2, który, jak mówił prezes Paszkiewicz, będzie pod koniec roku certyfikowany. Mówimy o tym, że konieczny do spełnienia jest warunek 250 km/h w rozumieniu „powyżej 160 km/h", co będzie możliwe w Polsce od 23 lipca br. i do tego nie jest konieczny system ETCS 2 czy ETCS 1.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Panie pośle, bardzo pana proszę.

**Prezes Zarządu PKP Intercity S.A. Marcin Celejewski:**

Jeśli chodzi o 250 km/h, to państwo widzieli, że w fizycznych testach pociąg pojechał 293 km/h po polskiej infrastrukturze. Prawdopodobnie jest to kwestia czasu. Dla nas jako Intercity istotne jest, aby pociąg dostał homologację na prędkość powyżej 160 km/h w momencie odbioru, bo jest to warunek konieczny, który jest wyznacznikiem, jak też państwo słusznie zauważyli, tej oferty.

Przechodząc do następnego pytania. Sekundkę.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Chciałbym zadać pytanie. Dlaczego pan macha?

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dlatego, że nie chciałbym zakłócić wypowiedzi pana prezesa.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Nie, ale po wypowiedzi.

**Prezes Zarządu PKP Intercity S.A. Marcin Celejewski:**

Dobrze, jeśli chodzi o maszynistów, proszę państwa, macie państwo rację. To są na pewno informacje z ciekawego źródła. Natomiast mamy faktycznie w tej chwili przeszkolonych…

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Panie dyrektorze, intuicja, nie źródła. Proszę nie posiłkować się spiskową teorią dziejów.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Panie przewodniczący, bardzo proszę. Szanujmy się.

**Prezes Zarządu PKP Intercity S.A. Marcin Celejewski:**

Wystarczy zapytać, już zaraz wszystko odpowiem.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Osobowe źródła informacji…

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Przepraszam bardzo, pan prezes udziela odpowiedzi na zadane pytania. Bardzo proszę, panie prezesie.

**Prezes Zarządu PKP Intercity S.A. Marcin Celejewski:**

Czasem wystarczy zapytać, odpowiem na wszystkie pytania. Już, proszę.

**Głos z sali:**

Kto zabił Kennedy'ego?

**Prezes Zarządu PKP Intercity S.A. Marcin Celejewski:**

Na wszystkie, na które oczywiście mogę odpowiedzieć w ramach projektu Pendolino. Jeśli chodzi o maszynistów, mamy w tej chwili przeszkolonych 22 maszynistów, którzy posiadają certyfikaty do szkolenia innych pracowników, 2 egzaminatorów, którzy posiadają certyfikaty do egzaminowania innych pracowników i 10 instruktorów wagonowych do budowy i obsługi pociągów, którzy są w stanie prowadzić szkolenia drużyn konduktorskich i obsługi. To jest w tej chwili grupa 24 osób przeszkolonych do szkolenia wewnątrz, nie potrzebujemy tutaj pomocy Alstom, mamy pracowników do egzaminowania, do szkolenia maszynistów i do szkolenia pracowników obsługi.

Faktycznie, pojawił się problem ze szkoleniami, i to też ukłon do państwa posłów o to, żeby nas wspomóc. Wynika to dokładnie z zatrzymania negocjacji; Alstom fizycznie utrudnia nam wejście do pociągu, aby nasi maszyniści mogli przeprowadzić szkolenia. Natomiast mam wrażenie, że po osiągnięciu pozytywnego kroku, w poniedziałek te kwestie zostaną załatwione. Jesteśmy gotowi, to też à propos uspokojenia; między szkoleniem maszynisty a wdrożeniem go do jazdy czas nie powinien być długi. Mamy tutaj jeszcze czas. Proszę pamiętać, że termin grudniowy eksploatacji był założony jako drugi termin; pierwotnie chcieliśmy zacząć eksploatować pociągi już od września. Niestety, niedostarczenie pociągów do 6 maja z homologacją, o której mówiłem, spowodowało, że będzie to grudzień. Natomiast cały czas mamy bufor czasowy i w tej chwili szkolenia maszynistów są jeszcze na jak najbardziej właściwej drodze, mimo, że jeżeli taka sytuacja by się utrzymywała to byłoby opóźnienie. Zakładamy, że nie będzie, ponieważ stosunki z naszym partnerem się bardzo mocno polepszają.

Jeśli chodzi o zaplecze w innych miastach, to na prezentacji też jest pokazane. Warszawa-Grochów to duży projekt, stoi oczywiście nowa hala WUT, jest już odebrana i w pełni gotowa do użytkowania, przekazana Alstom zgodnie z kontraktem. Kolejnym punktem jest Kraków, ten slajd i pytanie pokazuje też, że projekt Pendolino to bardzo duże wyzwanie logistyczne, nie tylko od strony odbioru pociągów, przygotowania infrastruktury, ale także zaplecza. To jest dużo inwestycji, pieniędzy i etatów polskich pracowników, którzy też muszą wykonać te prace: rewitalizację nawierzchni torów w Kra-

kowie oraz elektryfikację, remont instalacji sanitarnej, instalację Wi-Fi i monitoringu. W tej chwili termin zakończenia prac w Krakowie to jest 30 września. Jeśli mówimy o Katowicach, jest to zawarcie z PLK umowy najmu na tory, instalacja monitoringu. W tej chwili PLK prowadzi remont zgodnie z umową i deklaruje, że tory zostaną wykonane. Termin oddania to 15 listopada. W Gdyni musimy w całości przebudować układ torowy i instalacji towarzyszących, które są niezbędne do obsługi pociągu Pendolino, zainstalować Wi-Fi i monitoring. Zgłoszenie robót złożone zostało 6 czerwca, mamy już od 15 maja zgodę PKP S.A. na tymczasowe włączenie się w istniejącą instalację wodną i kanalizacyjną. Jeżeli wystąpi ryzyko przekroczenia terminu mamy zabezpieczone rozwiązanie zastępcze w Gdyni, czyli wykorzystanie torów SKM. To rozwiązanie jest już gotowe, jeżeli nie zdążymy z bazowym rozwiązaniem, o którym przed chwilą mówiłem. Jeśli chodzi o Wrocław, tu mówimy o zamontowaniu całej instalacji do odfekalniania, dodatkowych gniazdkach zasilających 400 V, instalacji Wi-Fi i monitoringu; koniec prac to też listopad.

Jeśli chodzi o nadzór Pendolino, szanowni państwo, to jest też jedno z wyzwań, którym musieliśmy zarządzić. Mamy na bieżąco ponad 10 osób dedykowanych tylko i wyłącznie do odbiorów Pendolino. Cały proces odbioru pociągu polega na tym, że na stałe zainstalowane mamy w fabryce w Savigliano 2-4 osób, którym Alstom dał biuro i współpracuje z nimi na miejscu. Oni towarzyszą całemu procesowi produkcji. Pociąg produkowany jest od pudła i przez cały ten proces są w fabryce, zadają pytania, dostają odpowiedzi, śledzą wszystkie zmiany i usterki na bieżąco na etapie produkcji. Tworzą do każdego pociągu książkę, to jest cały dziennik na koniec odbioru fabrycznego, mniej więcej 80-100 stron. Po przejściu tej procedury i wyprodukowaniu pociągu jest wspólny odbiór. Jak mówił też o tym prezes Karnowski, jeżeli nie ma tam żadnych błędów i problemów, zostaje fizycznie podpisany i zakończony. Jeżeli są jakieś istotne poprawki na poziomie fabrycznym, Alstom je usuwa i dopiero wtedy, jeżeli jest zgodność to jest pełny odbiór, pociągi wyjeżdżają do Polski i czekają na odbiór końcowy. Jak powiedziałem, dwie osoby są tam na stałe, współpraca układa się bardzo dobrze, oprócz tych dwóch pociągów, które ostatnio zostały wyłapane, to jest naturalna procedura przy produkcji. Wyłapane zostały błędy, to się zdarzyło trzeci raz i nie jest to też nic dziwnego jeśli chodzi o etap produkcyjny. Problem jest jak się tym zarządzi. Także kontrola jakości jest bardzo duża i, jak mówię, przy procesie to są dwie, trzy, do czterech osób na stałe. Natomiast przy odbiorze fabrycznym jedzie tam koło 10 osób, łącznie ze służbami marketingowymi, produktowymi, technicznymi, operacyjnymi, aby pociąg absolutnie w żaden sposób nie miał uchybień, które groziłyby bezpieczeństwu czy niespełnieniu specyfikacji.

Jeśli chodzi o wydatkowanie środków na projekt, to tutaj znajdujemy się w takiej sytuacji, jak państwu powiedziałem wcześniej, że kiedy przyszliśmy w 2012 r., kontrakt był już podpisany. Musimy go wyegzekwować w maksymalnie najlepszej dla naszych klientów i spółki formie, będąc równorzędnym partnerem, zwłaszcza jako klient, dla naszego dostawcy. Jeśli chodzi o płatności, jest to jeden z zapisów umowy, w których dokładnie sprecyzowane jest, kiedy i jakie płatności są regulowane. Te 15% zaliczki to jest zapis kontraktowy, jeżeli byśmy go nie realizowali, to dzisiaj w sytuacji, kiedy mamy trudne negocjacje, Alstom zawsze mógłby podnieść: PKP nie realizuje płatności zgodnie z kontraktem, nie dostarczamy pociągów, nie ma opóźnień itd. Strona polska realizuje w 100% wszystkie założenia kontraktu, nie mamy tutaj absolutnie żadnych zobowiązań. Zgodnie z zapisem kontraktowym, 15% zaliczki wpłacanych jest od razu na początku kontraktu, druga rata, 35% wartości każdego pociągu, wpłacana jest po akceptacji pudła, czyli wierzchniej warstwy pociągu, a kolejne 35% od każdego indywidualnego składu wpłacane jest po odbiorze fabrycznym, o którym mówiłem. Powiedzmy sobie szczerze – każdy pociąg, który wyjeżdża z fabryki i jest przez nas odebrany, powinien być zapłacony w 85%, zgodnie z zapisami kontraktu. Tu nie ma żadnych autoryzacji, nikt nic nie autoryzuje. Jeżeli następuje odbiór, Alstom automatycznie wysyła kolejną fakturę za odebrane pudło bądź za odebrany skład. PKP Intercity po prostu realizuje kontrakt. Także tu nie ma sporów, nie ma wypłat, jesteśmy stroną, która to realizuje, dlatego możemy partnersko negocjować dzisiejszą sytuację domagając się realizacji kontraktu. Oczywiście, szczegółowe dane, ile zostało wpłacone, możemy przesłać, bo to nie

jest żadna wiedza tajemna. Jest to związane z tym, ile wyszło pudeł. W tej chwili mamy odebranych 20 pudeł, czyli wszystkie, 10 odebranych składów, dwa wróciły, teraz jest jedenasty. Sprawdzimy to, ale to jest koło 10 pociągów i żaden nie jest odebrany, jeśli chodzi o odbiór końcowy, bo nie ma homologacji.

Jeśli chodzi o utrzymanie, bo tu też padła taka informacja, to też jest zapis kontraktowy. Płacimy 1,95 euro za każdy kilometr, minimum serwisowe dla każdego pociągu to jest 350 tys. km w roku. Spółka PKP Intercity przewiduje, że każdym pociągiem wykonamy ok. 420 tys. km. Tutaj odniosę się też do aneksu, o czym mówił prezes Karnowski. Właśnie w negocjacjach aneksu jednym z kluczowych elementów było dodanie trasy do Wrocławia. Samo dodanie tej trasy pomogło nam zoptymalizować koszty wynikające z utrzymania pociągów o 39 mln zł. To jest tylko szacunek wynikający wyłącznie z dołożenia trasy do Wrocławia, a jak wspominał prezes Karnowski, oznaczało to dla nas rezygnację Alstom z jakichkolwiek roszczeń do Intercity o zaległe płatności wynikające z opóźnionego kredytu EBI. Same odsetki to było ok. 2 mln euro plus dodatkowe benefity, które państwo widzą: zniżka w pracach dodatkowych, ale przede wszystkim dodanie trasy do Wrocławia. Także 1,95 euro, minimum 350 tys. km, plan to 420 tys. km i samo dodanie trasy do Wrocławia to jest 39 mln zł.

Chyba zostaje mi ostatnie pytanie z listy, którą państwo przedstawiali. Było to też w prezentacji. Ciężko jest się nam odnosić się do kwestii SIWZ, bo, jak mówię, od sierpnia 2012 r. realizujemy umowę, która jest zawarta i wiążąca. Jako partner po prostu musimy ją zrealizować. Poza tym, chcemy te pociągi, bo, według wszystkich symulacji, prowadzonych także przez UE, dlatego przeszły one m.in. do pomocy regionalnej, gdyż w żadnym studium nie wykazywały nierentowności. Nawet Komisja Europejska, JASPERS i wszyscy, którzy badali projekt, nie zakładali, że może on być nierentowny, stąd nie dostał finansowania na poziomie 50%. Pociąg jest i będzie rentowny.

Jeśli chodzi o krótką chronologię, to zaraz się odniosę, ale nie będę mówił o SIWZ i oceniał osób, które tworzyły projekt i podpisywały umowę, chciałem tylko skupić się na faktach. My realizujemy umowę maksymalnie, natomiast ważne jest to, że spółka PKP Intercity w tym i w zeszłym roku podpisała kontrakty z polskimi producentami, i to zarówno z PESA w maja br. na 1200 mln zł na zakup Dart łącznie z obsługą, a w zeszłym roku z konsorcjum Newag i Stadler na 1,5 mld zł. Czyli jeśli chodzi o zlecenia dla polskiego przemysłu, na inwestycje taborowe PKP Intercity wydało 3,5 mld zł zasilając kontraktami wygranymi w uczciwych przetargach, nad którymi sprawowaliśmy już pełną pieczę, dwóch polskich producentów, którzy dostarczą pociągi. Z tego punktu widzenia to też ciekawostka dla osób, które interesują się koleją na co dzień, że na pewno dobrze będzie porównać w eksploatacji, a nie tylko w obietnicach niezawodność, wygodę i jakość obsługi pociągów w rzeczywistym świecie, bo będziemy mieli 20 składów pociągów Pendolino, na co liczmy w grudniu, 20 składów PESA, 20 składów Stadler i Newag, które wejdą w tym samym czasie, tak że będzie to na pewno też dobre doświadczenie.

Natomiast wracając tutaj do zarzutów, nie będę się do tego odnosił, bo, jak mówię, my realizujemy kontrakt, natomiast prace nad pociągiem Pendolino to jest długi proces, w którym uczestniczyło naprawdę wiele osób, wiele merytorycznych zespołów i trwały bardzo długo. Cały ten proces zaczął się 14 lipca 2008 r. Decyzją zarządu PKP Intercity powołany został cały zespół, na który składali się przedstawiciele i PKP, i PKP Intercity, i przedstawiciele Centrum Obsługi Zamówień Publicznych, zwracam na to uwagę. Także przy pomocy firm konsultingowych – były wykorzystywane dwie, Ernst & Young oraz URS – zespół oszacował budżet pociągu, czyli koszt pociągu plus całej obsługi na 360 mln euro, 252 mln euro to jest utrzymanie. To wszystko był 2008 r. i między sierpniem a wrześniem zaproszeni zostali wszyscy producenci. Nie wiem, jakie były zmiany do 2011 r., bo tego nie śledzę, natomiast tak naprawdę zgłosiło się 6 dostawców pociągów i nawet w pierwszym etapie nie zgłosił się żaden polski. Potem cały czas trwały rozmowy, łącznie z dialogiem technicznym i 20 listopada 2008 r. do dialogu konkurencyjnego zaproszono 4 firmy. Między grudniem 2008 r. a sierpniem 2009 r. prowadzony był dialog ze wszystkimi 4 firmami, trzy rundy. Wszystkie firmy były bardzo aktywne, to warto podkreślić. Myślę, że państwo, którzy też na pewno macie kontakt z przedstawicielami, wiecie, że wszyscy

bardzo aktywnie chcieli w tym przetargu wygrać. Faktycznie SIWZ został ogłoszony w 2009 r. i 14 grudnia skierowano zaproszenie do tych 4 firm, które brały udział w dialogu. Między 8 sierpnia a 25 września było składanie ofert i tak naprawdę 20 listopada 2008 r. wybrana została najkorzystniejsza oferta. Po uzyskaniu wszystkich zgód korporacyjnych, w maju 2011 r. podpisana była umowa. Z naszego punktu widzenia proces dialogu wydaje się bardzo transparentny, a udział firm – dość szeroki.

A propos uwagi o NIK chciałem tutaj tylko poinformować, że oczywiście cały przetarg był przedmiotem badania prezesa Urzędu Zamówień Publicznych; przeszedł je bez zastrzeżeń. To samo potwierdziła kontrola NIK, bo ona już się odbyła. Jeszcze się nie zakończyła, natomiast to już się wydarzyło. Z listy pytań, którą mam tutaj, to wszystko.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Zwracam się do panów posłów wnioskodawców, czy w ostatnim słowie chcieli zabrać głos?

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Może nie w ostatnim słowie…

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Może podzielimy to równolegle…

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Ale zwracam się do panów posłów wnioskodawców, nie do pozostałych posłów, panie pośle Wojtkiewicz. Tak? Pan poseł Polaczek, bardzo proszę.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Tak jesteśmy umówieni z panem posłem Polaczkiem, że będę w pierwszej kolejności przed nim.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Mogę powiedzieć tak, że rozumiem zmęczenie, jest 21.15, ale, z drugiej strony, gratuluję dobrego humoru co poniektórym posłom w sytuacji, kiedy rozmawiamy o miliardowym kontrakcie i mamy do czynienia nie tyle ze skandalem, co z olbrzymią grandą. A jest nią sytuacją, w której praktycznie rzecz biorąc różnica tych 10 km/h w prędkości pociągu powoduje różnicę w kontrakcie, jak sobie policzyłem, na 1200-1360 mln zł. Bo w polskich realiach pociąg, który osiąga prędkość 189 km/h, kosztuje 12-20 mln zł, a pociąg zamówiony u Włochów, który osiąga prędkość 250 km/h, bo to już jest kolejna półka, to 80 mln zł.

Kiedy pan poseł mówił o propozycji, aby Komisja zwróciła się do NIK, to owszem, przygotowywaliśmy tematy dla NIK, ale w tym czasie nie przewidywaliśmy, że sprawa nabierze takiego obrotu, że dojdziemy do takich właśnie wniosków, chociażby w czasie dzisiejszej debaty. Dlatego też zapewniam wszystkich państwa, że Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość w trybie często stosowanym przez jego władze zgłosi do NIK wniosek o pilną kontrolę całego kontraktu. Jego kosztów i zasadności wydatkowania tak olbrzymich kwot pieniędzy dla osiągnięcia efektu, jak mówił pan przewodniczący Grymel, 6 minut różnicy przejazdu między Warszawą a Katowicami za kwotę kilkuset milionów złotych.

Także to, o czym dzisiaj mówimy ma naprawdę wielki ciężar gatunkowy i myślę, że nie czas tutaj i miejsce na to, żeby sobie żartować. Jeszcze raz powtarzam, rozumiem nasze zmęczenie, niemniej jednak postarajmy się skupić i szanować siebie nawzajem. Rozumiem, że posłom koalicji rządzącej jakoś nie wypada mówić na ten temat, zresztą widzę, że i nawet nie wypada być obecnym. Na 18 posłów koalicji rządzącej obecnych jest tylko 2, ale cóż, tak to po prostu jest i są jakieś powody tego, że posłowie koalicji nie chcą się na ten temat wypowiadać, więc państwo bodaj znoście to, że podnoszą to posłowie opozycji, bo to jest nasz obowiązek.

Panie dyrektorze, co do intuicji, bo to przybiera już humorystyczny bieg, a czasami surrealistyczny: proszę nie sądzić, że mamy gdzieś głębokie źródła informacji, to nie

jest tak. Nie podsłuchujemy. Nie wysyłamy tam swoich przedstawicieli, żeby słuchali pod drzwiami, o czym mówicie i przynosili nam te informacje. Panie dyrektorze, jeżeli pociągi stoją zamknięte w Grochowie, a mamy taką wiedzę, bo jest ona powszechna, to siłą rzeczy nie jeżdżą i nie szkolą załóg. To jest po prostu efekt czystej logiki. Dzisiaj siedzieliśmy z kolegami i rozmawialiśmy właśnie na ten temat. To jest właśnie tak, że takie są konkluzje z dyskusji na temat stanu zaawansowania projektu.

Udzielono odpowiedzi na pytania, zapewne nie wszystkie, przeanalizujemy biuletyn z dzisiejszego posiedzenia Komisji, ale wiem, że pan minister składał deklarację, iż otrzymamy odpowiedzi na pytania również w formie pisemnej. Pragniemy jednak wywołać zainteresowanie w tej bardzo trudnej i nie do końca pewnej sytuacji, bo państwo przecież pamiętacie wiele różnorakich deklaracji, że oto uda się zrealizować taki i taki projekt, później tego projektu się nie udało zrealizować i nikt za to nie odpowiadał, nikt nawet nie powiedział słowa przepraszam. Zapewniano werbalnie wszystkich tych, którzy interesowali się problemem i sprawą, że wszystko uda się zrobić, czego później nie udało się zrobić i nie było nawet winnych tych zapewnień.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, posłowie PiS przygotowali projekt dezyderatu, który przedkładamy prezydium Komisji. Bardzo proszę w imieniu wnoszących o rozesłanie projektu dezyderatu posłom. Myślę, że to jest otwarty katalog propozycji, które kierujemy do prezesa Rady Ministrów w sprawie planu działań dotyczących uruchomienia od grudnia 2014 r. połączeń kolejowych realizowanych przez spółkę PKP Intercity taborem kolejowym Pendolino oraz dostosowania infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A., zgodnego z prawem polskim i europejskim, do jego eksploatacji. Nie będę już tutaj czytał szczegółów, ale przede wszystkim proponujemy Wysokiej Komisji, aby przyjęła dezyderat, w którym zwracamy uwagę panu premierowi na problemy z realizacją umowy pomiędzy PKP Intercity a firmą Alstom i oczekujemy od rządu pilnego przedstawienia działań, w szczególności dotyczących: harmonogramu i programu badań dla certyfikacji pociągu Pendolino, jak również opóźnień w przyjętym wcześniej terminarzu, przyspieszenia wdrożenia programu ERTMS oraz informacji o opóźnieniach w stosunku do przyjętego przez Radę Ministrów Narodowego Planu Wdrożenia ERTMS w Polsce, realizacji procesu wdrożenia do eksploatacji w PKP Intercity S.A. składów zespolonych Pendolino, zgodnego z wymaganiami prawa polskiego i europejskiego. Wnosimy również o przedstawienie informacji w formie graficznej wraz opisem stanu zaawansowania wdrożenia tzw. dynamicznego systemu sprzedaży biletów dedykowanego dla pociągu Pendolino, w tym cen biletów na odcinkach Warszawa – Gdańsk, Warszawa – Kraków, Warszawa – Katowice, Gdańsk – Kraków, Gdańsk – Katowice, projektu rozkładu jazdy pociągu Pendolino począwszy od grudnia 2014 r. i o przedstawienie planu finansowego dla projektu Pendolino do 2024 r. zawierającego źródła finansowania, planowane koszty eksploatacji, planowane wpływy, jak również planowany okres zwrotu poniesionych nakładów, w tym prognozowany w poszczególnych latach strumień pasażerów oraz ceny biletów.

Otóż, panie przewodniczący, przekazujemy projekt dezyderatu i wnosimy o to, aby na najbliższym posiedzeniu Komisji Infrastruktury znalazł się punkt dotyczący dyskusji i przyjęcia dezyderatu w związku z dzisiejszą debatą na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Pytam wobec powyższego pana posła Polaczka, bo jest to już jakaś konkluzja, czy ma jeszcze chęć zabrać głos?

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Z kwestii technicznych, które są elementem dzisiejszej dyskusji, myślę, że poprosimy tutaj pana ministra o dostarczenie wszystkich materiałów, które były dzisiaj prezentowane, bo jest to istotne, aby szczegółowo się z nimi zapoznać i by służyły do naszej pracy parlamentarnej. Po drugie, pan przewodniczący Adamczyk zaprezentował tutaj projekt dezyderatu, który chcemy przedłożyć Komisji z dobrą wolą, dlatego że jest to tak ważny projekt dla sektora kolejowego, iż wpływa on w ogóle na bardzo wiele sfer związanych z postrzeganiem transportu kolejowego. Myślę, że przy wielu błędach, które miały miejsce i aktualnych sporach wartością projektu było to, że był on po prostu i powinien

być promocją transportu kolejowego i jego wizerunku, a nie anty-promocją w sytuacji, w której nie doszłoby do jego realizacji od grudnia 2014 r.

Zrozumieliśmy jako parlamentarzyści-wnioskodawcy, iż rząd i Grupa PKP podtrzymuje w pełnym zakresie zapewnienie o wdrożeniu do rozkładu jazdy zakupionych i dostarczonych do Polski pojazdów. Myślę, że po przyjęciu dezyderatu – a prosilibyśmy, aby taki punkt został dodany przy najbliższym posiedzeniu Sejmu – odpowiedź, jaką byśmy uzyskali, byłaby i powinna stanowić dobrą podstawę do inicjatywy Komisji Infrastruktury przeprowadzenia w planie pracy na drugie półrocze jednego lub dwóch posiedzeń poświęconych temu zagadnieniu. Myślę również, że inaczej niż na dzisiejszym posiedzeniu, powinniśmy wykorzystać wtedy również opinię drugiej strony. Mówię tutaj o producencie, jakim jest firma Alstom, aby mogła ona referować swój pogląd jeśli chodzi o problemy, które miały wcześniej miejsce. Natomiast oczekujemy tutaj od rządu działań przede wszystkim w zakresie przyśpieszenia inwestycji w zakresie ERTMS, zaproponowania opinii publicznej w Polsce wstępnego projektu rozkładu jazdy oraz szacowanych cen, o których mówili tutaj państwo, oraz szeregu innych działań, które były zaprezentowane przez pana przewodniczącego Adamczyka w projekcie dezyderatu. Mam nadzieję, że zostanie on uchwalony. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Wysoka Komisjo… Panie ministrze? Tak, bardzo proszę, pan minister.

**Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:**

Chciałem odnieść się tylko do jednej rzeczy. Właśnie do tego, co mówił pan poseł Polaczek o tym, że rząd zobowiązuje się do dostarczenie pociągu do grudnia 2014 r. Jak najbardziej to potwierdzam, natomiast z jednym zastrzeżeniem, że nie za wszelką cenę. Są pewne granice, których nie możemy przekroczyć i była o tym mowa na posiedzeniu. Tymi granicami jest prawo polskie, rachunek ekonomiczny oraz dobre obyczaje i uczciwość biznesowa. Tak że jak najbardziej jesteśmy otwarci i gotowi do zamknięcia tego tematu i oczekujemy również takiej gotowości od naszych partnerów z Alstom. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Wysoka Komisjo, otóż nie ulega wątpliwości, że dzisiejsza debata w części absolutnie merytorycznej była potrzebna i, w moim przekonaniu, przyniosła oczekiwane rezultaty. Zostały sformułowane pytania i, w moim głębokim przekonaniu, udzielona została wyczerpująca, bardzo szczegółowa informacja i udzielone zostały odpowiedzi na zadane pytania.

Pozwolę sobie zwrócić uwagę, że w każdej debacie, w szczególności w sejmowej Komisji Infrastruktury, w polskim parlamencie, każda opinia ma tę samą wartość. Kieruję te słowa do tych punktów dyskusji, gdzie przejawiały się elementy polityki, w szczególności chęci uszczypnięcia drugiej strony. W moim przekonaniu, to – w szczególności do pana przewodniczącego Adamczyka – że nie ma na tej sali niektórych posłów koalicji rządzącej, wcale nie oznacza, że nie są oni zainteresowani tą bardzo ważną tematyką. Powiem więcej – w większości są przekonani, ponieważ rozmawiałem z wieloma posłami naszej Komisji i wyrażam swoją opinię, że tego bardzo dużego kontraktu, jeżeli chodzi o wartość i znaczenie dla polskiej gospodarki, nie można inaczej traktować, jak kontraktu biznesowego. W moim przekonaniu, niezależnie od tego, że Sejm i Komisje sejmowe są dobrym miejscem do merytorycznej debaty, im więcej będziemy robić polityki na bazie tego niełatwego w realizacji kontraktu, tym bardziej będziemy mu po prostu szkodzić. Uważam, że im więcej merytorycznej, rozsądnej dyskusji tym lepiej. W każdym razie życzę, żeby kontrakt został zrealizowany z korzyścią dla obu stron, zarówno dla wykonawcy, jak i dla zamawiającego, a rzecz jasna także dla nas jako osób pracujących w Komisji.

Jeżeli chodzi o wniosek sformułowany przez posłów wnioskodawców z propozycją przyjęcia w przyszłości dezyderatu, oczywiście, deklaruję, że zajmiemy się tą inicjatywą na posiedzeniu prezydium Komisji i dojdziemy pewnie do tego, że wrócimy do sprawy. Wobec powyższego, moja propozycja jest następująca. Ponieważ jest sugestia i oczekiwanie, że wrócimy do sprawy, to od ostatecznego udzielenia odpowiedzi na tym etapie, panie ministrze, proszę po prostu się powstrzymać, ponieważ nie zakończyliśmy pracy. Mam natomiast prośbę. Otóż w tej części, w której jest to możliwe, jeżeli materiały, które

dzisiaj zostały zaprezentowane, nie naruszają tajemnic handlowych i interesu przedsiębiorstw, proszę skierować je na adres sekretariatu Komisji. Udostępnimy je posłom, członkom naszej Komisji.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku posiedzenia zamykam posiedzenie. Dziękuję wszystkim państwu za udział.